

DMSB

Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 07.03.2017)

Name der Serie:

VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

920/17

Status der Serie/Veranstaltungen

- International
- National A inkl. NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation)
- National A inkl. NEAFP
- National A

Vorwort:

In der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring wird Vielfalt groß geschrieben. Vom seriennahen Kleinwagen bis hin zum ausgewachsenen Rennfahrzeug sind je Rennen durchschnittlich 160 Fahrzeuge am Start.

Ausschreiber/Organisation:

Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (VLN) OHG

Ansprechpartner:

Karl Mauer
Generalbevollmächtigter VLN OHG

Peter Bröcher
Leitung Sport

Dietmar Busch
Geschäftsführer VLNVV GmbH

Diese Ausschreibung besteht aus 55 Seiten und 12 Anlagen.

Inhaltsverzeichnis:

Teil 1 Sportliches Reglement

- 1. Einleitung**
- 2. Organisation**
 - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
 - 2.2 Name des zuständigen ASN
 - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
 - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
 - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
 - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
 - 2.7 Delegierte des ASN
- 3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
 - 3.1 Offizielle Sprache
 - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
- 4. Nennungen**
 - 4.1 Einschreibungen
 - 4.1.1 Einschreibgebühr
 - 4.2 Nennungen
 - 4.2.1 Nenngeld
 - 4.2.2 Klassenzusammenlegung
 - 4.3 Startnummern
- 5. Lizenzen**
 - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
 - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
 - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
 - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
- 7. Veranstaltungen**
 - 7.1 Serien-Terminkalender
 - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
 - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
- 8. Wertung**
 - 8.1 Punktetabelle
 - 8.2 Punktegleichheit
- 9. Private Trainings und Tests**
 - 9.1 Allgemeine Bestimmungen
 - 9.2 Zeitrahmen
- 10. Dokumentenabnahme**
 - 10.1 Zeitplan
 - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing schriftlich

- 11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
 - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
 - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

- 12. Rennen**
 - 12.1 Verwendung von Regenreifen
 - 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
 - 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
 - 13.1 Titel Gesamtsieger
 - 13.2 Preisgeld und Pokale

- 14. Protest und Berufung**

- 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**

- 16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**

- 17. Besondere Bestimmungen**

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines/Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
 - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
 - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik

2. Besondere Technische Bestimmungen

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
 - 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastraum/Cockpit
 - c) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Sonstiges

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

- Anlage 1: Technisches Reglement Carrera Cups 2006 bis 2016 +
Sonderbestimmungen Cup 2 Fahrzeuge
- Anlage 2: Technisches Reglement Opel Astra OPC Cup 2016
- Anlage 3: Technisches Reglement TMG GT 86 Cup
- Anlage 4: Technisches Reglement BMW M235i Racing Cup
- Anlage 5: Technisches Reglement Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing
- Anlage 6: Technisches Reglement TCR Int. Series mit Änderungen 2017
- Anlage 7: Einbauanleitung Zeitnahme Transponder
- Anlage 8: Einbauanleitung GPS-System
- Anlage 9: Radabdeckung Zeichnung
- Anlage 10: Stabilisator Zeichnung
- Anlage 11: Abgaskrümmer Zeichnung
- Anlage 12: DMSB list of vehicle category

Teil 1 Sportliches Reglement

1. Einleitung

Die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des (ASN) durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253 bzw. 277) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der Ausschreibung der jeweiligen Veranstalter nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird von folgenden Firmen unterstützt:

- Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC)
- Uniwheels GmbH
- Essen Motor Show
- Gran Turismo
- H&R Spezialfedern GmbH + Co. KG
- ROWE Mineralölwerk GmbH

Die in dieser Ausschreibung verwendeten Fahrer-Begriffe gelten gleichermaßen für weibliche und männliche Personen.

2. Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring OHG schreibt für das Jahr 2017 die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 07.03.2017 unter Reg.-Nr.: 920/17 genehmigt.

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (VLN) OHG,
Nürburgring Boulevard 2,
53520 Nürburg
Homepage: www.vln.de

2.5 Liste der Offiziellen

Karl Mauer,
Generalbevollmächtigter VLN OHG
Am Bach 10,
54579 Üxheim
Tel.-Nr.: +49 2696 / 2779945
Mobil: +49 172 / 6249773
E-Mail: mauer@vln.de

Peter Bröcher
Leitung Sport
An den Klippen 26b 57462 Olpe
Tel.: +49 2761 64585 Fax: +49 2762 929890 Mobil: +49 171 8334558 E-Mail:
broecher@vln.de

Dietmar Busch
Geschäftsführer VLN Veranstaltungs- und Vermarktungsgesellschaft mbH (VLNVV)
Otto-Flimm-Straße
53520 Nürburg
Mobil: +49 171 2897767
E-Mail: busch@vln.de

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

N/A

2.7 Delegierte des ASN

Michael Günther

DMSB-Observer:

tba.

3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Rundstreckenreglement
- Anhang 2 des DMSB-Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)

- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

3.1 Offizielle Sprache

Deutsch

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

- Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4. Einschreibungen / Nennungen

4.1 Einschreibungen

Der Bewerber und/oder Fahrer kann sich mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen „Antrag auf Einschreibung“ bis zum 20. Juni 2017 um die Zulassung zur VLN Langstreckenmeisterschaft und die Teilnahme an der Preisgeld-Wertung in den dafür ausgeschriebenen Kategorien im Rahmen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring bewerben.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen.

Der vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Antrag ist an folgende Adresse zu senden:

Dietmar Busch,
 VLN Veranstaltungs- und Vermarktungsgesellschaft mbH
 Otto-Flimm-Straße
 53520 Nürburg
busch@vln.de

Die Einschreibungen sind spätestens bis zum 20. Juni 2017 einzureichen.

- Die Einschreibungen werden nach Eingang bearbeitet.
- Die Einschreibung ist erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch die VLN verbindlich.
- Nur eingeschriebene Teams und Fahrer nehmen an den Geldwertungen der Wettbewerbe teil.
- Für die Geldwertung werden nur Platzierungen nach Bestätigung der Einschreibung berücksichtigt.

4.1.1 Einschreibgebühr

Die Einschreibgebühr für die Gesamtsaison 2017 beträgt für Bewerber mit einer gültigen Bewerber-Lizenz 1.400,- € sowie für Fahrer 500,- €. Die Gebühr ist bei Abgabe der Einschreibung mittels Scheck bzw. Überweisung zu entrichten.

Die Einschreibung eines Bewerbers gilt für ein Fahrzeug. Bewerber, die mehrere Fahrzeuge einsetzen wollen, können für jedes Fahrzeug eine eigene Einschreibung vornehmen.

Leistungen für eingeschriebene Fahrer/Bewerber

	Fahrer	Bewerber
Freie Wahl der Startnummer im Rahmen der Klasseneinteilung bis zum Nennungsschluss der ersten Veranstaltung, danach soweit Startnummern frei sind.	X	X
Dauerdurchfahrtschein für den Parkplatz VIP-P1 (Wert 225,00 €). Bei Überfüllung wird das Fahrerlager durch das Ordnungspersonal geschlossen. Ein Rechtsanspruch sowie eine anteilige Rückzahlung sind nicht möglich	1	3
Bei rechtzeitiger Einschreibung Bevorzugung bei der Vergabe von Boxenplätzen, nach Eingang der Einschreibgebühr, soweit Boxenplätze zur Verfügung stehen.	X	X
VLN-Personen-Jahresausweis	1	2
Kostenfreie Einladung für 2 Personen zur VLN-Jahressiegerehrung bei Nachweis der Teilnahme an mindestens 5 VLN-Veranstaltungen	1	2
Möglichkeit des Kaufs von VLN-Personen-Jahresausweisen zum Preise von 108,- € bzw. VLN-Personen-Tagesausweise zum Preis von 12,- €	X	X
Teilnahme an der VLN Jahres-Geldwertung	X	
Bevorzugung bei der Vergabe eines Zeltplatzes bis zum Nennungsschluss		X

Die VLN kann die Annahme der Einschreibung mit der Angabe von Gründen ablehnen. Eine angenommene Einschreibung bedeutet nicht zwingend die Garantie auf einen Startplatz bei jedem der VLN Wertungsläufe 2017.

Angenommene Einschreibungen sind erst nach Bestätigung durch die VLN verbindlich. Von der Einschreibung kann jeder Bewerber oder Fahrer jederzeit zurücktreten. Eine Rückerstattung von Einschreibungsgebühren erfolgt nicht, auch nicht anteilig. Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung.

4.2 Nennungen, Nennungsschluss

Für jedes Fahrzeug ist für jede Veranstaltung eine eigene Nennung mit Fahrerbesetzung abzugeben.

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der DMSB-Streckenlizenz definiert.

Nennungen für nicht eingeschriebene Fahrer werden nach Möglichkeit und Eingang angenommen. Darüber hinaus sind die jeweiligen Veranstalter bereit, Fahrzeuge in Reserve anzunehmen. Eingeschriebene Fahrer werden bevorzugt. Diese Fahrzeuge müssen die Abnahmebedingungen erfüllt haben und können zum Training zugelassen werden.

Die evtl. Trainingszulassung der Reservefahrzeuge wird durch die Reihenfolge der Reservenummern bestimmt. Kommen Reservefahrzeuge nicht zum Einsatz, wird das volle Nenngeld zurückerstattet. Eine weitergehende Vergütung wird nicht gewährt.

Ein Fahrer kann auf maximal zwei Fahrzeugen bei der gleichen Veranstaltung nennen. Es sind wahlweise ein, zwei, drei oder 4 Fahrer je Fahrzeug zugelassen, mit Ausnahme des 6-Stunden-Rennens, wo mindestens zwei Fahrer je Fahrzeug teilnehmen müssen.

Bis 30 Minuten vor Beginn des Trainings kann der vom Bewerber genannte Fahrer auch noch nach Nennungsschluss ausgetauscht werden. Der Ersatz-Fahrer hat dann, an Stelle des ursprünglich genannten Fahrers, die Nennung zu unterzeichnen und zur Dokumentenprüfung zu erscheinen. (DMSB Veranstaltungsreglement).

Die schriftliche Nennung sowie das Nenngeld für jeden Bewerber/Fahrer müssen spätestens sieben Tage vor der jeweiligen Veranstaltung bei dem Veranstalter zur Verfügung stehen. Das Nenngeld ist per Scheck oder Banküberweisung auf das Konto des Veranstalters zu entrichten. Die Nennung gilt erst dann als angenommen, wenn sie der Veranstalter schriftlich bestätigt hat.

Nennungen werden grundsätzlich nur bearbeitet, wenn das Nenngeld spätestens fünf Tage vor der jeweiligen Veranstaltung beim Veranstalter eingegangen ist.

Die Nennbestätigungen werden ab fünf Tage vor der Veranstaltung - auch elektronisch - versandt.

4.2.1 Nenngeld

Das Nenngeld für die einzelnen VLN Veranstaltung ist gesondert an den jeweiligen Veranstalter zu entrichten. Das Nenngeld ist der Nennung als Scheck beizufügen oder auf das Konto des jeweiligen Veranstalters zu überweisen. Der Nachweis der Nenngeldzahlung und die erforderliche Zuordnung der Überweisung durch den Veranstalter, obliegen dem Bewerber oder dem ersten Fahrer (bitte deutlich auf der Überweisung kennzeichnen). Die Schecks werden durch den Veranstalter ab Nennungsschluss eingelöst.

Das Nenngeld ist gestaffelt und beträgt pro Veranstaltung:

Gruppe / Klasse	500,00 €	1000,00 €	1.500,00 €
VLN-Produktionswagen 1 bis 4	X		
VLN-Produktionswagen 5 und 6		X	
VLN-Produktionswagen VT1 und VT2	X		
VLN -Produktionswagen VT3		X	
VLN-Specials 2 bis 4,		X	
VLN-Klasse TCR		X	
VLN-Specials 5, 6, 7, 8			X
VLN-Specials 10 (SRO GT4)			X
VLN-Cup Fahrzeuge 1: Opel Astra OPC Cup		X	
VLN-Cup Fahrzeuge 2: Porsche Carrera Cup			X
VLN Cup Fahrzeuge3: Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing			X
VLN Cup Fahrzeuge 4: TMG GT 86 Cup	X		
VLN Cup Fahrzeuge 5: BMW M235i Racing Cup		X	
VLN-Gruppe H 2	X		
VLN-Gruppe H 4			X
VLN-Specials AT		X	

In der Klasse SP 10 (SRO GT4) sind keine Fahrer der Kategorie FIA Platin zugelassen und maximal ein Fahrer der Kategorie FIA Gold. In der Klasse SP 10 (SRO GT4) sind Einheitsreifen vorgeschrieben und werden durch Bulletin bekanntgegeben.

Für Fahrzeuge der Klassen VLN Specials PRO und VLN Specials X beträgt die Nennggebühr 3500 Euro

Für Fahrzeuge der Klasse SP 9 (FIA-GT3) schreibt die VLN 2017 drei Wertungen mit den folgenden Nennggebühren aus:

TEAM PRO:	4500 Euro
TEAM PRO/AM:	3500 Euro
TEAM GENTLEMEN:	3000 Euro

Die Details zu den Wertungen und den wertungsberechtigten Fahrern TEAM PRO / TEAM PRO/AM und TEAM GENTLEMEN sind unter Artikel 8 beschrieben.

Für das 6h-Rennen wird ein Zuschlag von 100,00 € (außer SP9, SPX, SP Pro) erhoben.

Schutzplanken, Streckenschäden und Energiekosten.

Zuzüglich zum Nenngeld ist ein anteiliger verlorener Zuschuss pro Nennung von **300,00 €**, **beim 6h Rennen von 370,00 €** in 2017 zu entrichten. **Für Teilnehmer der VLN Produktionswagen Klassen 1-4, VT1, VT2 und VLN Cup 4 reduziert sich dieser Beitrag auf 120,00 € pro Rennen (6h Rennen: 170,00 €).**

Für Teilnehmer, die Reifenwärmer oder andere Geräte benutzen, um ihre Reifen anzuwärmen, wird ein Energiezuschuss von 60,00 € erhoben. Diese Beträge sind ebenfalls der Nennung als Scheck oder nachweisbarer Überweisung durch den Bewerber oder 1. Fahrer für den Veranstalter beizufügen.

Die Verwendung nicht gemeldeter elektrisch betriebener Reifen-Heizsysteme wird mit 100 Euro geahndet.

Nenn gelderstattung

Volle Erstattung bei:

- Nichtzulassung von Reservefahrzeugen
- Eine Nennungsrücknahme kann nur bis jeweils 3 Tage vor der Veranstaltung unter Abzug von 100,00 € Bearbeitungsgebühr erfolgen. Eine Erstattung erfolgt nur, wenn innerhalb der vorgeschriebenen Frist dem Veranstalter die Nennungsrücknahme schriftlich vorliegt. Die Nenn gelderstattung erfolgt innerhalb von drei Wochen nach der Veranstaltung.
- Absage der Veranstaltung laut DMSB Veranstaltungsreglement.

4.2.2 Klassenzusammenlegung

Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennungsschluss weniger als drei Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse mit der/den nächsthöheren Klasse/n in der gleichen Fahrzeuggruppe zusammenzulegen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennungsbestätigung bekanntzugeben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährenden Rücktrittsrechts hat der Veranstalter eine Ausschluss Frist festzulegen.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

Jedes Fahrzeug ist mit 4 Startnummern zu versehen, auf den vorderen Türen, in der Windschutzscheibe (Linkslenker: rechts, Rechtslenker: links) sowie auf der Heckscheibe oben rechts oder auf der Heckklappe in der Größe von ca. 10 x 15 cm in Neonfarbe. Die Startnummern sind auf den vom Veranstalter gestellten Startnummernmatten anzubringen. Es dürfen nur die Originalmatten- und Startnummern (nicht verkleinert, schwarz/weiß) verwendet werden.

Die Erstausrüstung ist kostenlos. Bei Verlust oder Beschädigung der Erstausrüstung müssen die Startnummer-Matten gegen Zahlung einer Gebühr von je 20,00 EUR pro Satz (einzelne Matten 7 EUR) erworben werden.

5. Lizenzen

5.1 Erforderliche Lizenzstufen

Fahrer

Fahrer mit einer für das Jahr 2017 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufen

A, B, C, D, C/D-historisch

sind teilnahmeberechtigt.

Für Rennveranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife

Die Fahrer müssen zusätzlich zur vorgenannten Lizenz eine für das Jahr 2017 gültige DMSB Permit Nordschleife (DPN)

der Stufe A

der Stufe B

der Stufe C

(gemäß DMSB-Liste Fahrzeug-Kategorisierung) besitzen.

b) Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine Internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2017 besitzen und die Einschreibgebühr entrichtet haben.

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen (nur für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat und Internationalen Serien in Deutschland).

c) Gastfahrer

- Der/die VLN kann Gastfahrer mit einer gültigen
 - Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz sowie DPN Stufe A/B gemäß Art. 5.1
 - Nationalen Lizenz der Stufe A
 - Nationalen Junior-Lizenz

zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn diese die Bedingungen der Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können sie außerhalb der Punkte- und Preisgeldwertung teilnehmen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung.

Besondere Bestimmungen/Regelungen für Gasstarter

N/A

d) Altersregelung

gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

Jeder Fahrer muss zum Zeitpunkt der Veranstaltung das 18. Lebensjahr vollendet haben.

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN nach Art. 2.3 des ISG.

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A (NSAFP) sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

7. Veranstaltungen 2017

7.1 Serien-Terminkalender

- Lauf 1 25.03.2017 - 63. ADAC Westfalenfahrt
- Lauf 2 08.04.2017 - 42. DMV 4-Stunden-Rennen
- Lauf 3 24.06.2017 - 59. ADAC ACAS H&R-Cup
- Lauf 4 08.07.2017 - 48. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy
- Lauf 5 19.08.2017 - ROWE 6 Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
- Lauf 6 02.09.2017 - 40. RCM DMV Grenzlandrennen
- Lauf 7 23.09.2017 - 57. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
- Lauf 8 07.10.2017 - 49. ADAC Barbarossapreis
- Lauf 9 21.10.2017 - 42. DMV Münsterlandpokal

Alle Veranstaltungen finden auf der Nürburgring Nordschleife statt.

Hierbei gelten die Bestimmungen zur DMSB Permit Nordschleife (DPN), s. Art. 5.1a) dieser Ausschreibung.

Veranstalter

Folgende Veranstalter führen einen Lauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 durch:

Lauf 1: 63. ADAC Westfalenfahrt

ADAC-Westfalen e.V., Freie-Vogel-Straße 393, 44269 Dortmund, Ansprechpartner: Hans Georg Filzek, Telefon: 0231/5499-236, Telefax: 0231 / 5499237, E-Mail: adac@vln.de

Lauf 2: 42. DMV 4-Stunden-Rennen

Renngemeinschaft Düren e.V. DMV, An der Windmühle 32, 52399 Merzenich, Ansprechpartner: Robert Rust, Telefon: 02421 / 931445, Telefax: 02421 / 931446, E-Mail: robert.rust@t-online.de

Lauf 3: 59. ADAC ACAS H&R-Cup

AC Altkreis Schwelm e.V. im ADAC, Wuppermannstr. 133, 58256 Ennepetal, Ansprechpartner: Michael Schulte, Tel.: 02333/81024, Mobil: 0157/52936784, E-Mail: schultenina@web.de

Lauf 4: 48. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy

MSC Adenau e.V. im ADAC, Postfach 58, 53512 Adenau, Ansprechpartner: Hartmut Mauer, Telefon: 02696 / 569, Telefax: 02696 / 931412, E-Mail: hartmut_mauer@hotmail.com

Lauf 5: ROWE 6 Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen

MSC Ruhr-Blitz Bochum e.V. im ADAC, Oskar-Hoffmann-Straße 110, 44789 Bochum, Ansprechpartner: Horst Helmuth Bube, Telefon: 0234 / 9325815 + 300261, Telefax: 0234/9325835, E-Mail: Ruhrblitz@t-online.de

Lauf 6: 40. DMV Grenzlandrennen

Rheydter Club für Motorsport e.V. DMV, Abtshofer Straße 34, 41066 Mönchengladbach, Ansprechpartner: Harald Lüpertz Telefon: 02161 / 666476, Telefax: 02161 / 666476, E-Mail: h.luepertz@rcm.de

Lauf 7: Lauf 5: 57. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen

Dortmunder MC e.V. im ADAC, Hörder Neumarkt 4, 44263 Dortmund, Ansprechpartner: Wolfgang Lemmens Telefon: 0231 / 4257900, Telefax: 0231 / 42579019, E-Mail: dortmund@vln.de

Lauf 8: 49. ADAC Barbarossapreis

MSC Sinzig e.V. im ADAC, Postfach 1337, 53477 Sinzig, Ansprechpartner: Franz-Peter Dinkelbach, Telefon: 02642 / 44817, Telefax: 02642 /905409, E-Mail: vl@msc-sinzig.de

Lauf 9: 42. DMV Münsterlandpokal

MSC Münster e.V. DMV. Postfach 5527, 48030 Münster, Ansprechpartner: Rolf Krimpmann, Telefon: 02043 / 7390949, Telefax: 0251 / 7477235, E-Mail: muenster@vl.de

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

a) Training

Es wird ein Zeittraining von bis zu 90 Minuten Dauer durchgeführt, das die Startaufstellung zum Rennen bestimmt. Die in der Box befindlichen Fahrzeuge müssen bis zur Freigabe des Trainings in bzw. an ihrer Box stehen bleiben. Das Training wird grundsätzlich um 8:20 Uhr freigegeben und beginnt ohne Zeitnahme. Das für die Startaufstellung maßgebliche gezeitete Training beginnt um 8:30 Uhr (vgl. jeweilige Veranstaltungsausschreibung).

Teams, deren Fahrzeuge vor dem Umschalten der Boxenampel von Rot auf Grün in der Fastlane stehen, werden mit einer Geldstrafe von 100,00 € durch die Sportkommissare belegt.

Zur Aufnahme einer gezeiteten Runde können die Fahrer über die Coca Cola-Kurve über eine Einfädelungsspur unmittelbar auf die Start- und Zielgerade fahren. Die Zeitnahme erfolgt nur auf der Rennstrecke (**nicht in der Boxengasse**). Für die Startaufstellung wird die schnellste gezeitete Trainingsrunde des Fahrzeuges berücksichtigt. Nach Abwinken des Trainings, bei Start und Ziel, ist mit stark verminderter Geschwindigkeit weiter zu fahren. Vor das erste abgewinkte Fahrzeug setzt sich ab Posten 4 ein Führungsfahrzeug mit gelber Flagge, gleichzeitig schwenken die Sportwarte die gelbe Flagge und leiten die Fahrzeuge hinter der NGK-Schikane (Posten 44) in die Boxengasse.

Die Einfahrt in die Boxengasse von der Nordschleife ist während des Trainings nur über die Grand-Prix-Strecke hinter der NGK-Schikane möglich.

Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter

b) Startaufstellung

Die Startaufstellung erfolgt durch den Fahrer in kompletter vorgeschriebener Ausrüstung und mit eigener Motorkraft eine Runde über den GP Kurs/Kurzanbindung mit den in den einzelnen Startgruppen zugewiesenen Klassen nach den Trainingszeiten. Es darf keine weitere Person auf dieser Runde mitfahren. Ab der Start- und Ziellinie muss das Fahrzeug in seine endgültige Startposition geschoben werden. Der Trainingsschnellste der jeweiligen Startgruppe steht in Fahrtrichtung rechts. Die durch Fernbleiben qualifizierter Teilnehmer entstandenen Lücken in der Startaufstellung werden nicht durch Aufrücken nachfolgender Teilnehmer geschlossen und müssen bis zum Start des Rennens (Startampel grün) beibehalten werden. Die Fahrzeuge haben sich links und rechts in der Startaufstellung so

aufzustellen, dass in der Mitte eine Gasse für nachfolgende Teilnehmer frei bleibt. Auf der Rennstrecke (Startaufstellung) ist ein Reifenwechsel vor der Einführungsrunde nur mit Genehmigung des Rennleiters gestattet der dies ggf. in der Fahrerbesprechung genehmigt.

Fünf Minuten vor Schließung der Boxengasse erfolgt eine Durchsage durch den Streckensprecher. Nach Schließung der Boxengasse werden Fahrzeuge nicht mehr zur Startaufstellung zugelassen.

Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt noch an den Boxen stehen, dürfen nach Maßgabe des Rennleiters am Ende ihrer jeweiligen Startgruppe entweder in die Einführungsrunde oder in die erste Rennrunde aus der Boxengasse nachstarten.

c) Boxengasse schließen

Die Boxengasse wird um 11:25 Uhr geschlossen. Über eine Änderung entscheidet der Rennleiter (siehe Zeitplan).

d) Einführungsrunde

Fahrzeuge, die beim Start zur Einführungsrunde nicht starten, können soweit möglich, angeschoben werden.

Die Fahrzeuge werden hinter den Führungsfahrzeugen über die gesamte Rennstrecke zur Startlinie geführt (Einführungsrunde). Fahrzeuge, die vom ganzen Feld der jeweiligen Startgruppe passiert werden, verbleiben am Ende des Starterfeldes dieser Gruppe und starten aus der letzten Position. Fahrzeuge, die nicht vom ganzen Feld überholt werden, dürfen bis zum "Grid"-Schild (Ende Döttinger Höhe) die zugewiesene Startposition wieder einnehmen. Eine Veränderung der Position nach dem "Grid"-Schild bis zum Start des Rennens (Startampel grün) ist ausdrücklich verboten und wird dem Rennleiter durch die jeweiligen Sportwarte gemeldet.

Fahrzeuge, die vom Führungsfahrzeug einer nachfolgenden Startgruppe überholt werden, müssen am Ende dieser Startgruppe starten.

Fahrzeuge dürfen aus der Einführungsrunde nur dann direkt in die Boxengasse einfahren, wenn sie sich am Ende ihrer Startgruppe hinter dem letzten regulär startenden Fahrzeug befinden.

Startprozedere gemäß DMSB Rundstreckenreglement.

e) Start

Der Start erfolgt rollend in drei Startgruppen. Der Start der zweiten Startgruppe erfolgt ca. 2:30 Minuten nach dem Start der ersten Startgruppe, der Start der dritten Startgruppe erfolgt ca. 2:30 Minuten nach dem Start der zweiten Startgruppe.

Nach Ausscheren des Führungsfahrzeuges und Senken der gelben Flagge im Führungsfahrzeug steht das Rennen unter Aufsicht des Starters. Die Fahrzeuge haben sich mit ca. 80 km/h Geschwindigkeit der Startlinie zu nähern. Der Start wird freigegeben, indem die Startampel von Rot auf Grün geschaltet wird. Erst danach darf die Startposition verändert werden.

Ein Nachstarten aus der Boxengasse ist möglich. Der Nachstarter nach erfolgter Einführungsrunde erhält einen Zeitzuschlag von einer Minute. Ein späterer Nachstart darf nur nach Absprache mit dem / der Rennleiter / Rennleitung erfolgen.

Bei beispielsweise ungünstigen Witterungsverhältnissen kann der Start des Rennens verschoben werden. Der Rennleiter entscheidet in diesem Fall über eine Startverschiebung bis zum spätmöglichen Zeitpunkt.

f) Fahrvorschriften

Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen.

Fahrzeuge, die aus technischen Gründen nicht schleppfähig sind, werden, wenn die Umstände dies zulassen, von Sportwarten der Streckensicherung und der DMSB-Staffel auf

den Randstreifen gebracht und verbleiben dort bis zum Ende des Trainings oder Rennens. An diesen Stellen müssen die Fahrer so umsichtig fahren, dass sie weder sich selbst noch das liegen gebliebene Fahrzeug in Gefahr bringen. **Die Eigenverantwortung der Fahrer, Unfälle zu vermeiden, steht über dem sportlichen Erfolg.**

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Veranstalter während des Trainings und Rennens nicht verpflichtet ist, auf den Randstreifen der Rennstrecke liegen gebliebene oder defekte Fahrzeuge abzuschleppen. Den Anweisungen der Sportwarte ist Folge zu leisten. Eine Haftung des Veranstalters für entwendete oder durch Dritte beschädigte Fahrzeugteile bzw. sonstige Gegenstände ist ausgeschlossen.

Fahrer, die auf der Strecke ausfallen, müssen in der Nähe (hinter der Leitplanke) ihres Fahrzeugs bleiben, so dass sie beim Abschleppen oder Bergen die DMSB-Staffel oder Sportwarte der Streckensicherung unterstützen können. Liegegebliebene Fahrzeuge dürfen nur mit eingelegtem Getriebe-Leerlauf und ausgeschalteter Zündung verlassen werden.

Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von der Pflicht, sich so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden,

In der Boxengasse ist eine Geschwindigkeit von maximal **60 km/h** erlaubt.

Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird in der Boxengasse elektronisch überwacht.

Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst am Ende der Boxenanlage wieder auf die Fahrbahn einbiegen, um das Rennen wieder aufzunehmen. Er ist dafür verantwortlich, dass dies ohne Gefährdung der übrigen Rennteilnehmer geschieht.

Für die Bestimmung der Geschwindigkeit ist das offizielle Messsystem des Veranstalters verbindlich (GPS-Daten).

Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse im Zeittraining und Rennen

Wird im Rahmen des Zeittrainings gegen die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse verstoßen, wird die Sanktion nicht für die Startaufstellung berücksichtigt, die Umsetzung der Sanktion erfolgt während des Rennens. Ein durch die Rennleitung zur Kenntnis genommener Verstoß wird den Teilnehmern nach dem Zeittraining über Lautsprecher, das interne Informationssystem (Kanal 9) sowie durch offiziellen Aushang bekannt gegeben.

Wird durch die Rennleitung ein Verstoß während des Rennens zur Kenntnis genommen, wird der Verstoß den Teilnehmern während des Rennens über Lautsprecher, das interne Informationssystem (Kanal 9) sowie durch offiziellen Aushang bekannt gegeben.

Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse, im Zeittraining oder im Rennen: siehe DMSB Rundstrecken-Reglement, Anhang 2.

Die Fahrer haben die Bestimmungen zum Anhang L des ISG, die die Fahrweise auf der Rennstrecke regeln, zu beachten. Diese werden durch folgende Vorschriften ergänzt:

Fahrer, die den Anforderungen des Trainings bzw. des Rennens nicht gewachsen sind, können von der weiteren Veranstaltung ausgeschlossen werden.

Auf der Start- und Zielgeraden muss grundsätzlich ein Mindestabstand von einem Meter von der Boxenmauer eingehalten werden. Bei Rennunterbrechung/Rennabbruch oder Stillstand auf der Strecke ist eine Mittelspur für Rettungsfahrzeuge freizuhalten.

Automatische Dauerbetätigung der Lichthupe während Training und Rennen ist verboten. Die Lichthupe muss manuell betätigt werden.

Bei Überholvorgängen gilt:

- Wer links blinkt – fährt / bleibt links
- Wer rechts blinkt – fährt / bleibt rechts
- Wer nicht blinkt – fährt / bleibt auf der Ideallinie

Zusätzlich können Fast-Intervention-Cars zum Einsatz kommen, die an Unfallstellen die Streckenführung / Spur mit Pylonen verändern.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, während der Veranstaltung Fahrzeuge der Rennleitung zur Überwachung der Fahrdisziplin und der Sicherheitsbestimmungen einzusetzen. Diese Fahrzeuge sind gesondert gekennzeichnet.

Die in der VLN eingesetzten Flash Lights (Flag Masters) haben die Bedeutung einer einzeln geschwenkten gelben Flagge).

Ein durch die Rennleitung zur Kenntnis genommener Verstoß wird den Teilnehmern nach dem Zeittraining über Lautsprecher, das interne Informationssystem (Kanal 9) sowie durch offiziellen Aushang bekannt gegeben.

Missachtung doppelt geschwenkter Gelber Flaggen im Zeittraining: siehe DMSB Rundstrecken-Reglement, Anhang 2.

Rennen

Ein durch die Rennleitung zur Kenntnis genommener Verstoß wird den Teilnehmern während des Rennens über Lautsprecher, das interne Informationssystem (Kanal 9) sowie durch offiziellen Aushang bekannt gegeben.

Missachtung doppelt geschwenkter Gelber Flaggen im Rennen: siehe DMSB Rundstrecken-Reglement, Anhang 2.

Gegen die vom Rennleiter verhängte Wertungsstrafe ist weder Protest noch Berufung zulässig.

Darüber hinaus sind die Sportkommissare berechtigt, weitere Strafen auszusprechen.

Der DMSB behält sich weitere Bestrafungen vor.

Proteste gegen die Messmethode und die Funktionsweise des GPS Systems sind unzulässig.

Proteste gegen die Auswertung der Messmethode sind jedoch zulässig.

Mindestboxenzeit

Bestimmte Fahrzeugklassen müssen aus Gründen der Chancengleichheit, der Sicherheit im Boxenbereich oder zur Kompensation unterschiedlicher Fördermengen der Tankanlage während des Rennens bei jedem Boxenstopp eine Mindestboxenzeit einhalten.

Die Mindestboxenzeiten werden den Teilnehmern per Bulletin zu dieser Rahmenausschreibung bekanntgegeben sowie während den Veranstaltungen auf den Monitoren der Zeitnahme angezeigt.

Als Mindestboxenzeit wird die Zeitspanne zwischen dem Überqueren der Boxeneinfahrtslinie und dem Überfahren der Linie am Ende der Boxengasse definiert.

Die Einhaltung der jeweiligen Mindestboxenzeit liegt in der Verantwortung des Teilnehmers.

Jegliches manuelles oder automatisches Markieren der Boxen-Ein- oder Ausfahrtslinie durch den Teilnehmer oder Teammitglieder ist nicht erlaubt.

Nach Verlassen des dem Fahrzeug zugeteilten Boxenvorplatzes muss das Fahrzeug mit maximal 60 km/h bis zum Ende der Boxengasse fahren. Ein Anhalten oder deutliches Verlangsamen des Fahrzeugs in der Boxengasse ist nach Verlassen des Boxenvorplatzes nicht erlaubt und wird durch die Sportwarte in der Boxengasse überwacht. Unter keinen Umständen dürfen andere Teilnehmer behindert oder gefährdet werden. Bei Zuwiderhandlung erfolgt eine Meldung an den Rennleiter. Eine Unterschreitung der Mindestboxenzeit wird bestraft.

g) Boxen

Kinder unter 14 Jahren sowie Personen mit Behinderung haben nur in Begleitung Erwachsener Zutritt zu den Boxen. Besuchern und Gästen ist grundsätzlich der Zutritt zur Boxengasse untersagt. Die Boxengasse ist von den Boxen durch eine farbige Linie getrennt. Aus Sicherheitsgründen besteht im Bereich der gesamten Boxenanlage Rauchverbot. Die Vermietung der zur Verfügung stehenden Boxen erfolgt durch die VLN.

Ansprechpartner: Horst Golombeck, Friederika Strasse 82, 44789 Bochum, Telefon: 0234-331111, E-Mail: boxen@vln.de

Eine Boxenanmietung (bis Samstag 7:00 Uhr) ist nur zusammen mit der Anmietung der Tanksäule möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass die Mietzeit für Boxen im Start- und Zielbereich am Samstag um 7:00 Uhr endet. Ab 7:00 Uhr stehen die Boxen dem Veranstalter zur Verfügung, der diese Boxen den Teilnehmer als Racing-Boxen überlässt. Ein Verschließen der Boxen am Samstag ist verboten. Am Veranstaltungstag sind die Boxen spätestens eine Stunde nach Durchfahrt des letzten Fahrzeuges in sauberem Zustand zu verlassen. Zuwiderhandlungen können mit einer Geldstrafe belegt werden.

- Der Veranstalter oder dessen Beauftragter weist die Teilnehmer in die Boxen ein.
- Das Aufstellen von Werbe-/Messestellwänden ist in den Boxen nur nach vorheriger Genehmigung durch den Rennleiter erlaubt.
- Die Fast Lane ist auch vor und nach der Veranstaltung komplett frei zu halten. Verstöße werden mit einer Sportstrafe von 100,00 € geahndet.

Die Fahrer haben während des Trainings und des Rennens die Möglichkeit, über die Boxeneinfahrt des Grand Prix Kurses zu den Boxen zu fahren. Die Zeit dieser Kurzurunde (Grand-Prix-Strecke) wird im Rennen der immer noch laufenden Runde hinzugerechnet. Eine Zeitgutschrift bzw. ein Zeitabzug werden nicht vorgenommen. Ein Einbiegen aus der Kurzurunde unmittelbar auf die Start- und Zielgerade ist nur im Training gestattet.

Die Fahrzeuge dürfen nur auf dem Boxenvorplatz anhalten (Working Lane). Anhalten auf dem Asphaltstreifen bzw. auf der Fahrspur (Fast Lane) ist ohne zwingenden Grund verboten. An den Boxen dürfen sich nur Fahrer und Helfer aufhalten. Helfer und Fahrer haben sich grundsätzlich hinter der gelben Linie (vor und in der Box) aufzuhalten. Diese Linie darf nur überschritten werden, wenn:

- Helfer zur Signalgebung an der Boxenmauer die Boxenstraße überqueren. Dies hat zügig zu geschehen, es ist größte Vorsicht walten zu lassen. Jedem Teilnehmer steht nur ein begrenzter Platz an der Boxenmauer zur Verfügung. Die Signalgebung für Fahrer kann an der Boxenmauer von maximal zwei Helfern vorgenommen werden. Diesen beiden Helfern werden vom Veranstalter Warnwesten zur Verfügung gestellt (siehe Teil II, Art. 2), die zu tragen sind.
- ein Boxenstopp eines Fahrzeugs ansteht. Hierbei darf ein Helfer das Fahrzeug unter sorgfältiger Beobachtung des übrigen Boxenverkehrs einweisen, Aufsteller zur Markierung der endgültigen Fahrzeugposition sind nicht erlaubt. Weitere Helfer dürfen die gelbe Linie erst dann überqueren, wenn das Fahrzeug steht und Arbeiten am Fahrzeug vorgenommen werden. Die Bereitstellung auf dem Boxenvorplatz von Reifen, Ersatzteilen, Werkzeug o. ä. darf erst nach Eintreffen des Fahrzeugs erfolgen.

Während eines Boxenstopps sind Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug erlaubt. Die Anzahl der Helfer ist dabei freigestellt. Werden Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug während eines Tankvorganges durchgeführt, so dürfen diese nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen als der eigentliche Tankvorgang. Nach Abschluss des Tankvorganges muss das Wettbewerbsfahrzeug den Platz unmittelbar vor den Tanksäulen wieder verlassen, um den anderen Teams den Tankvorgang wieder zu ermöglichen. Reparaturen müssen in den Boxen durchgeführt werden, wenn sie länger als der Tankvorgang dauern. Die hinteren Boxentore müssen geschlossen sein.

Ein begonnener Tankvorgang darf grundsätzlich nicht unterbrochen werden. (Ausnahme: Störung in der Tankanlage oder aus Gründen des Brandschutzes).

Ab- und Betanken in den Boxen

Das Betanken oder Abtanken von Fahrzeugen ist in der Box aus Sicherheitsgründen verboten. Es darf nur auf der versiegelten Fläche vor den Boxen mit entsprechenden Feuerschutzvorkehrungen erfolgen.

Die Nichteinhaltung dieser Vorschrift wird durch den Rennleiter geahndet.

h) Fahrerwechsel

Die VLN hat eine Erlaubnis des DMSB, dass die Fahrzeit von Einzel-Fahrern in Sonderfällen (u.a. Witterungsgründe) auch über 4 Stunden liegen darf. Beim 6-Stunden-Rennen muss nach einer Fahrzeit von 3 1/2 Stunden eine Mindestpause von 30 Minuten eingelegt werden. Fahrer, die das Training oder Rennen aufnehmen, müssen dies in ihre Fahrerwechsel-Karte eintragen und vom Sportwart bestätigen lassen.

Der Fahrerwechsel darf nur an den Boxen und der Tankstelle unter Aufsicht eines Sportwartes vorgenommen werden. Der Wechsel muss durch Zeiteintragung und Eintrag der Helm-Registrier Nr. (unmittelbar nach erfolgtem Fahrerwechsel), Unterschrift des Sportwartes, Namensnennung, Namenseintragung und Unterschrift des abgelösten Fahrers auf der Bordkarte bestätigt werden. Fahrerwechsel-Karten werden durch den Bewerber / Fahrer verwaltet; sie sind auch für die Eintragung, Abzeichnung und Abgabe verantwortlich. An der AT Tankstelle sind nur Fahrerwechsel, Scheibenreinigung und Motorölkontrolle einschließlich Ölnachfüllung erlaubt.

Für Fahrerwechsel der Wertung TEAM PRO/AM in der Klasse SP 9 (FIA-GT3) gilt ergänzend:

- Für Teams mit maximal einem Fahrer der FIA Kategorie Gold und mindestens einem Fahrer der FIA Kategorie Bronze: Für den Fahrer der Kategorie Gold gilt eine maximale Fahrtzeit von 1:40 Stunden, für den Fahrer der Kategorie Bronze gilt eine Mindest-Fahrtzeit von 60 Minuten. Befindet sich ein zweiter Fahrer der Kategorie Bronze im Team, reduziert sich die Mindest-Fahrtzeit auf 30 Minuten pro Bronze-Fahrer.
- Für Fahrer der Kategorie FIA Silber bestehen keine Vorgaben bezüglich einer Mindest- oder Maximalfahrtzeit.
- Ein Überschreiten der Maximalfahrtzeit (Gold-Fahrer) oder Mindestfahrtzeit (Bronze-Fahrer) wird durch den Rennleiter mit einem Zeitzuschlag von 30 Sekunden pro angefangener Minute Über-/Unterschreitung geahndet.

i) Unterbrechung / Abbruch des Rennens

Sollten Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens erforderlich sein, zeigt der Rennleiter oder sein Vertreter an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Gleichzeitig zeigen die Sportwarte an den Hauptposten entlang der Rennstrecke rote Flaggen. Werden die roten Flaggen gezeigt, ist das Rennen unterbrochen/abgebrochen. Die Fahrzeuge fahren an die Boxen oder nach Anweisung in den Parc Fermé, an den Boxen gelten keine Parc Fermé Bestimmungen. Den Anweisungen der Sportwarte ist unbedingt Folge zu leisten.

Im Fall eines Abbruchs oder einer Unterbrechung wird die Wertung gemäß DMSB Rundstreckenreglement Art. 16.2 und/oder Art 16.3 gewertet. Es werden nur die Fahrzeuge gewertet, die nach der letzten gewerteten Runde aus eigener Kraft die Start-/Ziellinie bzw. die verlängerte Ziellinie in der Boxengasse überquert haben.

Hat das führende Fahrzeug bei Unterbrechung des Rennens weniger als zwei Runden zurückgelegt, erfolgt eine neue Startaufstellung nach der ursprünglichen Startaufstellung. Hat das führende Fahrzeug zum Zeitpunkt des Rennabbruchs mehr als zwei gewertete Rennrunden zurückgelegt, erfolgt die Startaufstellung zum Neustart innerhalb der ursprünglichen Startgruppen in der Reihenfolge der letzten gewerteten Durchfahrt.

Evtl. freibleibende Startplätze dürfen durch Aufrücken nicht mehr aufgefüllt werden. Freibleibende Startreihen werden jedoch durch Aufrücken geschlossen.

Bei einem Neustart wird die Gesamt-Renndistanz (vier oder sechs Stunden) um 30 Minuten abzüglich der vor der Unterbrechung gewerteten Renndistanz gekürzt. Ausgefallene Teilnehmer, die das Rennen beim Neustart nicht wieder aufnehmen können, werden dennoch als „gestartet“ betrachtet.

Die Gesamtwertung erfolgt im Fall einer Unterbrechung aus der Addition der Wertung bis zur Unterbrechung und dem Rest der Renndistanz ab der Unterbrechung bis zur Zielflagge.

Nach einer Unterbrechung wird das Rennen in drei Startgruppen hinter Führungsfahrzeugen neu gestartet (Art. 7.3d, 7.3e).

j) Beendigung des Rennens

Ein Anhalten ohne zwingenden Grund auf der Zielgeraden ist verboten und hat Nichtwertung zur Folge. Nach Abwinken des Rennens ist die Geschwindigkeit stark herabzusetzen. Vor das erste abgewinkte Fahrzeug setzt sich ab Posten 4 ein Führungsfahrzeug mit gelber Flagge, gleichzeitig schwenken die Sportwarte die gelbe Flagge und leitet die Fahrzeuge hinter der NGK-Schikane (Posten 44) in die Boxengasse oder nach dem Rennen in den Parc-Fermé.

Die Ampel am Ende der Boxenstraße wird gleichzeitig mit dem Abwinken des ersten Fahrzeugs auf **Rot** geschaltet. Ab diesem Zeitpunkt darf kein Fahrzeug die Boxenstraße verlassen. **Die Fahrzeuge, die sich zu diesem Zeitpunkt in der Boxenstraße befinden, gelten als ausgefallen.** Fahrzeuge, die beim Abwinken in die Boxenstraße einfahren und dort die gedachte Verlängerung der Ziellinie überfahren, werden so gewertet, als hätten sie auf der Rennstrecke die Ziellinie passiert. Teilnehmer, die bei Rennende (Abwinken durch den Rennleiter) als letzte Runde nicht den Grand-Prix-Kurs und die Nordschleife als eine zusammenhängende Runde gefahren haben, gelten als ausgefallen.

Für das Bergen liegengebliebener Fahrzeuge werden vom Veranstalter ab einer Stunde vor dem Ende des Rennens in der Fahrerinfo Abholfahrtscheine ausgegeben. Die Zufahrt zur Strecke ist nur eine begrenzte Zeit erlaubt und wird bei der Ausgabe mitgeteilt.

k) Aushang

Die Bekanntmachungen der Rennleitung erfolgen am Veranstaltungstag über das elektronische Informationssystem und per Aushang im offiziellen Aushangkasten. Der Aushang des offiziellen Trainingsergebnisses, der Startaufstellung und des offiziellen Rennergebnisses erfolgen nur im Aushangkasten.

l) Funkverkehr

Es wird darauf hingewiesen, dass der Funkverkehr im Bereich der Frequenzen 148,33; 147,59; 147,73; 165.03; 165.15 und 165,19 MHz der Streckensicherung vorbehalten ist. Falls die Rennleitung es für notwendig erachtet, können auch kurzfristig weitere Frequenzen reserviert werden. Teams, die trotz dieser Mitteilung auf den genannten Frequenzen funken, werden mit der schwarzen Flagge an die Boxen geordert. Der Funkverkehr für alle Klassen ist freigestellt.

m) Verhängen von Sport- und Wertungsstrafen

Über alle in dieser Ausschreibung und im DMSB- Rundstreckenreglement angedrohten Sport - und gegebenenfalls Wertungsstrafen haben der Rennleiter bzw. die Sportkommissare zu befinden.

Strafen bezüglich gefährlichen und zu schnellen Fahrens in der Boxengasse sind einem Protest und einer Berufung nicht zugänglich.

Die folgenden Strafen können ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens vom Rennleiter verfügt werden. Sie sind ein Teil der dem Rennleiter zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnisse und werden durch Änderung der Ergebnisse bzw. Anzeige der Stop and Go Strafe bekannt gemacht.

Wertungsstrafen

Nichtwertung von Trainingsrunden, Streichung von Rennrunden, Zeitstrafe für:

Verstoß gegen die Bestimmung der Ausschreibung: siehe entsprechender Artikel im DMSB-Rundstreckenreglement

Unsportliche oder gefährliche Fahrweise, besonders im Hinblick auf die Bestimmungen Anhang H und Anhang L des ISG.

Nichteinhaltung der Fahrvorschriften in Zonen, die mit der oder den gelben Flaggen abgesichert werden.

Nichtabgabe der Fahrerwechsel-Karten und nicht bestätigter Fahrerwechsel

Nichtzulassung zum Start bzw. Wertungsverlust für

- Verstöße gegen Fahrvorschriften unter gelber Flagge

STOP and GO Strafe

Eine STOP and GO Strafe wird dem Team durch die Rennleitung (Boxenlautsprecher, Bote oder Schrifteinblendung auf dem elektronischen Informationssystem) **und/oder den** Fahrern durch Zeigen eines STOP and GO Schildes in Verbindung mit seiner Startnummer bei Start und Ziel angezeigt. Mit dem Zeigen des STOP and GO Schildes **oder der Verkündung** bleiben dem betreffenden Fahrer 3 Runden, um seine Strafe anzutreten. Der betreffende Fahrer muss innerhalb dieser 3 Runden in den STOP and GO Bereich fahren.

Der für die STOP and GO Strafe vorgesehene Platz befindet sich am Start- und Ziel-Haus. Am markierten Bereich hat der Fahrer anzuhalten. Beim Zeigen des GO Schildes kann das Rennen wieder aufgenommen werden.

Eine STOP and GO Strafe darf nicht gleichzeitig als Boxenhalt genutzt werden.

Eine Bestrafung in den letzten 30 Minuten des Rennens erfolgt nach Beendigung des Rennens durch eine Zeitersatzstrafe von 35 Sekunden, die zu der tatsächlich gefahrenen Gesamtzeit des Fahrers addiert werden.

n) Fahrerlagerordnung

Das Fahrerlager ist für Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge reserviert. Diese müssen ihren Nachweisschein gut sichtbar hinter der Frontscheibe angebracht haben. Alle anderen Fahrzeuge dürfen nur die zugeteilten Flächen zum Parken nutzen. Wohnwagen und Wohnmobile gelten nicht als Rüst- oder Servicefahrzeuge. Der Fahrerlagerplan ist Bestandteil der Ausschreibung. Fahrzeugtransportanhänger müssen nach Anweisung der Fahrerlageraufsicht abgestellt werden.

Der Handel mit Waren, Dienstleistungen etc. ist im Fahrerlager nur nach Genehmigung durch die VLNVV und nur in dem dafür vorgesehenen Bereich (Industrieler) gestattet.

Fahrzeuge der Personen, die den Anweisungen des Aufsichtspersonals nicht nachkommen, werden kostenpflichtig abgeschleppt. Zudem kann der Rennleiter von seinem Recht Gebrauch machen, dem zugehörigen Teilnehmer die Teilnahme an der weiteren Veranstaltung zu verweigern.

Das Mitbringen von Tieren in den Veranstaltungsbereich ist verboten. Ausgenommen hiervon sind Hunde (jedoch nicht in den Boxen, der Boxengasse oder sonstigen Sicherheitsbereichen), die jedoch an der Leine geführt werden müssen.

Segways sind verboten und dürfen im Fahrerlager nicht benutzt werden.

Nichtversicherte Transportmittel (z.B. Motorroller und Quads) dürfen im Fahrerlager nicht benutzt werden.

Für Roller und Quads besteht Helmpflicht im Fahrerlager.

Das gesamte Fahrerlager darf nur im Schrittempo (max. 8 km/h) befahren werden. Es gilt die Straßenverkehrsordnung (z.B. rechts vor links). Sach- und Personenschäden sind finanziell privatrechtlich abzuwickeln.

Das Fahrerlager wird ab Donnerstagabend um 18.15 Uhr für die Teilnehmer bei jeder Veranstaltung geöffnet. Etwaige Änderungen werden per Nennbestätigungen den einzelnen Teilnehmern mitgeteilt.

Die Überquerung der Boxengasse ist aus Sicherheitsgründen vor donnerstags 20.00 Uhr nicht erlaubt.

Im Fahrerlager ist das Waschen von Fahrzeugen nur auf den vorgesehenen Plätzen (Ölabscheider) mit Genehmigung des Veranstalters gestattet. Zuwiderhandlungen können mit einer Geldstrafe belegt werden.

Den Anweisungen der Sportwarte ist unbedingt Folge zu leisten.

Sämtliche Verstöße gegen die vorstehenden Bestimmungen und Verbote können mit Strafen gemäß ISG und DMSB Bestimmungen geahndet werden.

Das Fahrerlager wird nicht bewacht. Teilnehmer, die ihr Fahrzeug bereits in das Fahrerlager einfahren, bevor die Kontrolle an der Fahrerlagereinfahrt erfolgt, erhalten bei der Papierabnahme keinen weiteren Durchfahrtschein.

Ansprechpartner Fahrerlager: siehe www.vln.de/infos/teilnehmer

o) Versorgungszelte/Teamhospitality/Kosten

Die Zuweisung schriftlich bei der VLN beantragter Flächen (nur in 2. oder 3. Reihe) ist möglich. Die Gebühr beträgt: Fläche bis zu 50 m²-150,00 €, bis zu 100 m² -250,00 €, bis 150 m²-350,00 €, über 150 m²-500,00 € je Veranstaltung. Zelte oder Aufbauten können nach Weisung des Veranstalters/oder der VLN auf den dafür vorgesehenen Flächen aufgestellt werden. Die Befestigung und Sicherung der Zelte mit Erdnägeln ist verboten. Bei Verstößen gegen diese Vorschrift wird pro Loch eines Erdnagels eine Gebühr von 200,00 € erhoben. Diese ist vor Ort beim Veranstalter in bar zu entrichten. Die Zelte müssen vor einer Veranstaltung über das Zeltanmietungsformular – www.vln.de - bei der VLN angemeldet werden. Eingeschriebene Teams werden bei der Stellplatzvergabe bevorzugt behandelt.

Jede Form der Hospitality der Teilnehmer ist mit der VLN-Geschäftsführung abzustimmen. Diese kann für Freitag und Samstag auf Antrag die Genehmigung für eine Fahrerlager-Hospitality erteilen.

p) Auflagen der Capricorn Nürburgring GmbH (CNG)

Gemäß behördlicher Betriebsgenehmigung des Nürburgrings ist es verboten, in der Zeit von 18:00 Uhr bis 7:30 Uhr Lärm zu verursachen, der die Nachtruhe stört. Aus diesem Grund wird untersagt, in der o. g. Zeit Rennfahrzeuge, die nicht der Straßenverkehrszulassungsordnung (STVZO) entsprechen, in Betrieb zu setzen. Dies gilt auch für das Laufenlassen von Motoren in den Fahrerlagern und Boxen.

Die capricorn NÜRBURGRING GmbH und der Veranstalter betreiben aktiven Umweltschutz in allen Unternehmensbereichen. Sie erwarten auch von den Teilnehmern und allen Beteiligten, dass der Umweltschutz beachtet wird. Die Einhaltung aller geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Umweltbereich ist Geschäftsgrundlage. Dies gilt insbesondere für die Vorschriften zur Abfallentsorgung, zum Boden- und Gewässerschutz sowie zum Immissionsschutz. Wer gegen diese Vorschriften verstößt, schädigt das Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit. Die Vorgaben der capricorn NÜRBURGRING GmbH im Merkblatt „Umweltschutzhinweise für die Rennteams“ sind in ihrer jeweils gültigen Fassung bindend.

Die Einhaltung aller einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen, insbesondere des Umgangs mit Kraftstoffen und Schmiermitteln, ist Geschäftsgrundlage. Wer gegen diese Vorschriften verstößt, schädigt das Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit.

Weiterhin wird darauf hingewiesen:

- Das Benutzen von Kraftfahrzeugen/Krafträdern/Rollern durch Kinder und Personen ohne Fahrerlaubnis ist untersagt.
- Das Benutzen von Skateboards und ähnlichen Fortbewegungsmitteln sowie die Benutzung von nichtversicherten, nach deutschen Vorschriften aber versicherungspflichtigen Transportmitteln ist verboten.
- Die Einhaltung aller umweltrechtlichen Bestimmungen ist Geschäftsgrundlage. Das gilt insbesondere für die Vorschriften zur Abfallentsorgung, zum Boden- und Gewässerschutz sowie zum Immissionsschutz. Kraftstoffe, Öl und sonstige umweltgefährdende Stoffe sind mit größtmöglicher Sorgfalt zu handhaben. Zuwiderhandlungen werden mit einer Geldstrafe belegt.

Es gilt das Abfalltrennsystem der CNG. Abfälle sind getrennt nach:

- DSD-Wertstoffen (Verpackungsmittel mit grünem Punkt)
- Glas
- Papier / Pappe
- Restmüll
- Altöl und ölverschmutzte Feststoffe (Ölfilter, entleerte Öldosen, etc.) in den dafür vorgesehenen Abfallbehältnissen zu sammeln

Altöl und ölverschmutzte Feststoffe dürfen nur in veranstaltungsbedingten Mengen auf dem Nürburgring-Gelände entsorgt werden.

Alle anderen Sonderabfälle (Kfz-Batterien, Bremsflüssigkeit etc.) sowie Altreifen, Felgen, Plastikteile aller Art, gefüllte Plastiksäcke, Kühler und Karosserieteile dürfen nicht zurückgelassen werden- und sind aus dem Fahrerlager durch das jeweilige Team vom Nürburgring-Gelände zu entfernen. Zuwiderhandlungen werden mit einer Geldstrafe belegt.

Bei dem Betrieb von Eigenstrom-Aggregaten im Bereich der CNG hat der Betreiber die Möglichkeit einer Rückspeisung in das Stromnetz der CNG oder der Potentialanhebung des Neutralleiters (N) bzw. des PEN-Leiters des Stromnetzes der CNG mit Sicherheit auszuschließen. Werden diese Bedingungen nicht eingehalten, wird der Betrieb von Eigenstrom-Aggregaten im Bereich der CNG untersagt.

Jeglicher Verkauf von Speisen, Getränken, Zubehör, Souvenirs, T-Shirts, Merchandising usw. im Veranstaltungsbereich- und auf dem Gelände der CNG ist untersagt.

Teilnehmer, die gegen die vorgenannten Vorschriften verstoßen, können mit einer Geldstrafe von 500,00 € und mit einem Hausverbot durch die CNG belegt werden. Sonderkosten, die aufgrund von Verstößen der Teilnehmer gegen die Auflagen der CNG entstehen, werden dem Verursacher weiter berechnet.

q) Gemeinsame Verantwortung von Bewerbern und Fahrern

Der Bewerber ist für die Handlungen und Unterlassungen seiner Fahrer, Mechaniker, seiner direkten oder indirekten Mitarbeiter gem. Artikel 123 des Int. Sportgesetzes der FIA verantwortlich.

Im Übrigen ist jede Person gem. Art. 123 des Int. Sportgesetzes der FIA ebenso für jede Verletzung des Int. Sportgesetzes der FIA oder der Nationalen Reglements verantwortlich.

r) Wertungsläufe

Die Wertungsläufe gehen über eine Distanz von 4 Std. oder 6 Stunden. Auf mögliche darüber hinausgehende Rennformate wird in allen Details rechtzeitig hingewiesen.

s) Qualifikation

Jeder Fahrer eines Teams hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, wird die Zulassung zum Wertungslauf verweigert. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter (Regelung wie 7.3 a) Training).

Darüber hinaus muss jeder Fahrer eines Teams im Rennen ebenfalls mindestens eine gezeitete Rennrunde absolvieren.

Bei Nichtbeachtung erhält das betreffende Team eine Zeitstrafe (Zeitzuschlag) von 3 Minuten vom Rennleiter ausgesprochen, sofern das Rennen nicht vorzeitig abgebrochen wurde.

Bei Vorliegen eines ärztlichen Attestes entfällt die 3 Minuten Zeitstrafe.

8. Wertung

8.1 Punktetabelle

Wertungsgrundlage für jeden Lauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring ist die zurückgelegte Renndistanz des Siegers. Sieger ist das Team, das bei Beendigung des Rennens die meisten Rennrunden zurückgelegt hat. Bei Rundengleichheit entscheidet die kürzere Fahrzeit. Es wird nach Ablauf der Zeitdistanz der Gesamtführende als Erster abgewinkt. Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse.

Für die Platzierung werden nur Runden, die das Fahrzeug mit eigener Kraft zurücklegte, gewertet. Bei den Teilnehmern mit Strafzeiten und/oder Zeitzuschlägen werden diese der erzielten Fahrzeit hinzugerechnet. Die Zeitverzögerung beim Start der zweiten und dritten Startgruppe wird beim Ergebnis gutgeschrieben.

Teilnehmer, die nicht mindestens 70 % der Gesamtdistanz des Siegers Ihrer Klasse und 50 % des Gesamtsiegers (jeweils kaufmännische Rundung) zurückgelegt haben und nicht spätestens 20 Minuten nach dem Abwinken des ersten Teilnehmers die Ziellinie mit eigener Kraft passiert haben, werden nicht gewertet.

Es werden pro Veranstaltung folgende Wertungen vorgenommen:

- Klassenwertung
- Gruppenwertung
- Gesamtwertung
- Wertung TEAM PRO / TEAM PRO/AM / TEAM GENTLEMEN

Punkteberechtigt für die Gesamt-Jahreswertung (s.u.) sind alle Teilnehmer (eingeschriebene Teilnehmer und Gast-Fahrer). Für die von der VLN ausgeschriebenen internen Wertung für Geld- und Sachpreise werden nur eingeschriebene Teilnehmer gewertet.

Die Wertung erfolgt klassenweise auf Basis der offiziellen Ergebnislisten der Veranstalter und der ausgeschriebenen Klassen gem. Teil I, Artikel 7.2, nach Punkten entsprechend der folgenden Tabelle:

Wertungstabelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1	5,00	7,50	8,33	8,75	9,00	9,17	9,29	9,38	9,44	9,50	9,55	9,58	9,62	9,64	9,67	9,69	9,71	9,72	9,74	9,75	9,76	9,77	9,78	9,79	9,80	1
2		2,50	5,00	6,25	7,00	7,50	7,86	8,13	8,33	8,50	8,64	8,75	8,85	8,93	9,00	9,06	9,12	9,17	9,21	9,25	9,29	9,32	9,35	9,38	9,40	2
3			1,67	3,75	5,00	5,83	6,43	6,88	7,23	7,50	7,73	7,92	8,08	8,21	8,33	8,44	8,53	8,61	8,68	8,75	8,81	8,86	8,91	8,96	9,00	3
4				1,25	3,00	4,17	5,00	5,63	6,11	6,50	6,82	7,08	7,31	7,50	7,67	7,81	7,94	8,06	8,16	8,25	8,33	8,41	8,48	8,54	8,60	4
5					1,00	2,50	3,57	4,38	5,00	5,50	5,91	6,25	6,54	6,79	7,00	7,19	7,35	7,50	7,63	7,75	7,86	7,95	8,04	8,13	8,20	5
6						0,83	2,14	3,13	3,89	4,50	5,00	5,42	5,77	6,07	6,33	6,56	6,76	6,94	7,11	7,25	7,38	7,50	7,61	7,71	7,80	6
7							0,71	1,88	2,78	3,50	4,09	4,58	5,00	5,36	5,67	5,94	6,18	6,39	6,58	6,75	6,90	7,05	7,17	7,29	7,40	7
8								0,63	1,67	2,50	3,18	3,75	4,23	4,64	5,00	5,31	5,59	5,83	6,05	6,25	6,43	6,59	6,74	6,88	7,00	8
9									0,56	1,50	2,27	2,92	3,46	3,93	4,33	4,69	5,00	5,28	5,53	5,75	5,95	6,14	6,30	6,46	6,60	9
10										0,50	1,36	2,08	2,69	3,21	3,67	4,06	4,41	4,72	5,00	5,25	5,48	5,68	5,87	6,04	6,20	10
11											0,45	1,25	1,92	2,50	3,00	3,44	3,82	4,17	4,47	4,75	5,00	5,23	5,43	5,63	5,80	11
12												0,42	1,15	1,79	2,33	2,81	3,24	3,61	3,95	4,25	4,52	4,77	5,00	5,21	5,40	12
13													0,38	1,07	1,67	2,19	2,65	3,06	3,42	3,75	4,05	4,32	4,57	4,79	5,00	13
14														0,36	1,00	1,56	2,06	2,50	2,89	3,25	3,57	3,86	4,13	4,38	4,60	14
15															0,33	0,94	1,47	1,94	2,37	2,75	3,10	3,41	3,70	3,96	4,20	15
16																0,31	0,88	1,39	1,84	2,25	2,62	2,95	3,26	3,54	3,80	16
17																	0,29	0,83	1,32	1,75	2,14	2,50	2,83	3,13	3,40	17
18																		0,28	0,79	1,25	1,67	2,05	2,39	2,71	3,00	18
19																			0,26	0,75	1,19	1,59	1,96	2,29	2,60	19
20																				0,25	0,71	1,14	1,52	1,88	2,20	20
21																					0,24	0,68	1,09	1,46	1,80	21
22																						0,23	0,65	1,04	1,40	22
23																							0,22	0,63	1,00	23
24																								0,21	0,60	24
25																									0,20	25

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

a.) 4 Std. Rennen: bis 80 Minuten = keine Wertung
 über 80 bis 160 Minuten = halbe Punktezuteilung
 über 160 Minuten = volle Punktezuteilung

b.) 6 Std. Rennen: bis 120 Minuten = keine Wertung
 über 120 bis 240 Minuten = halbe Punktezuteilung
 über 240 Minuten = volle Punktezuteilung

Für evtl. nicht durchgeführte Veranstaltungen behält sich die VLN vor, zusätzlich Ersatzläufe im laufenden Jahr zu benennen, die zur Wertung der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring zählen.

Ein Rennen gilt grundsätzlich als Wertungslauf, sobald es gestartet wurde.
 Folgende Wertungsläufe (nach Abzug der Streichergebnisse) werden angerechnet:

Bei neun Wertungsläufen = 2 Streichergebnisse

Bis einschließlich acht und weniger Wertungsläufen = 1 Streichergebnis

Fahrer, die nur die Anzahl von sieben tatsächlich zur Wertung heranzuziehenden Wertungsläufe absolviert haben, werden diese angerechnet.

Wird ein Fahrer von der Wertung eines durchgeführten Rennens ausgeschlossen, so kann dieses auch als Streichergebnis herangezogen werden.

Fahren zwei bzw. drei Fahrer alle zu wertenden Läufe als Team und erreichen die gleiche Punktzahl, belegen alle den gleichen Platz. Bei Punktgleichheit werden die entsprechenden nachfolgenden Plätze ausgesetzt. Das Preisgeld wird für die entsprechenden Plätze addiert und durch die Anzahl der punktgleichen Fahrer geteilt.

Der/die Fahrer mit der höchsten Punktzahl ist/sind der Sieger der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017. Die weiteren Plätze ergeben sich entsprechend. Sind am Ende der VLN Serie 2017 die Fahrer von zwei oder mehr Teams punktgleich, entscheidet die Gesamtzahl der besseren Klassenplatzierungen.

Bei Doppelstart wird das Fahrzeug zur Wertung eines Fahrers herangezogen, das am Veranstaltungstag bis spätestens 30 Minuten vor Trainingsbeginn dem Veranstalter (Dokumentenabnahme und gegen Unterschrift) gemeldet wird. Erfolgt keine Mitteilung, erhält der Fahrer die Punktezuteilung des Fahrzeuges mit der niedrigeren Startnummer. Die Doppelstarterliste wird im offiziellen Veranstalter-Aushang ausgehängt.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Es gelten die Richtlinien der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017.

Die Punkte-Auswertung jedes Rennens wird auf der Homepage der VLN - www.vln.de - nach jedem Rennen veröffentlicht. Einsprüche gegen die Punkte-Wertung eines Rennens sind bis 2 Wochen nach der Veröffentlichung möglich.

Nach dem letzten Wertungslauf wird das Gesamtergebnis auf der Homepage www.vln.de veröffentlicht. 14 Tage nach der Veröffentlichung endet die Frist für Einsprüche. Tag und Uhrzeit der Einspruchsfrist wird ebenfalls bekannt gegeben.

Neben der Gesamt-Jahreswertung schreibt die VLN die weiteren Wertungen aus:

Gesamtwertung VLN Junior Trophäe

Voraussetzungen für die Teilnahme an der VLN-Junior-Trophäe ist ein Geburtsdatum ab dem 01. Januar 1992. Die Trophäe wird nach dem Punktesystem Teil I, Ziff. 8.1 der VLN Ausschreibung 2017 gewertet. Zur VLN-Junior-Trophäe werden nur diejenigen Fahrer gewertet, die sich ordnungsgemäß unter Verwendung des entsprechenden Nennformulars eingeschrieben haben. Der Einschreibung ist außerdem eine Kopie des Personalausweises beizufügen, aus der das Geburtsdatum eindeutig hervorgeht. Eine Wertung erfolgt erst nach Eingang der entsprechenden Einschreibung. Ergebnisse von Veranstaltungen vor Eingang der Einschreibung werden nicht berücksichtigt.

Gewinner der Trophäe ist jeweils der Fahrer mit der höchsten Punktzahl innerhalb der einzelnen Wertungen. Die weiteren Plätze ergeben sich analog. Das Preisgeld erhalten nur in die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 eingeschriebene Fahrer. Es wird addiert und durch die Anzahl der punktgleichen Fahrer geteilt.

Gesamtwertung VLN-Produktionswagen-Trophäe

Für die VLN-Produktionswagen-Trophäe werden die Klassen VLN-Produktionswagen 1 bis 6 und VT1 bis VT3 in der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 gewertet. Die Trophäe wird nach dem Punktesystem Teil I, Ziff. 8.1 der VLN Ausschreibung 2017 gewertet. Gewinner der Trophäe ist jeweils der Fahrer mit der höchsten Punktzahl innerhalb der einzelnen Wertungen. Die weiteren Plätze ergeben sich analog. Das Preisgeld erhalten nur in die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 eingeschriebene Fahrer. Es wird addiert und durch die Anzahl der punktgleichen Fahrer bzw. Teams geteilt.

Gesamtwertung VLN Klassensieger Trophäe

Unter der Punkte-Auswertung der Rennen (siehe Teil I, Ziff. 8.1) werden Klassenwertungen durchgeführt. Für diese kann ein Fahrer nur an Erfolgen in der gleichen Klasse gewertet werden. Eine Mindestanzahl von 3 Teilnehmern im Jahresdurchschnitt (kaufmännische Rundung) ist erforderlich. Das Preisgeld erhalten nur in die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring eingeschriebene Fahrer.

Gesamtwertung VLN Speed Trophäe

Die ersten **10** gewerteten Platzierten in der Gesamtwertung eines Rennens erhalten die Punkte 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 ablaufend der Platzierung 1 bis 10. Die Punkteverteilung erfolgt auf die Startnummer in Verbindung mit dem Team. Der Gesamtsieger ist das Team, welches die höchste Punktzahl mit der gleichen Startnummer erreicht hat. Für die Inanspruchnahme der Geldwertung ist eine Einschreibung des Teams in die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2016 erforderlich.

Wertung TEAM PRO / TEAM PRO/AM / TEAM GENTLEMEN

Unter Berücksichtigung der Punkte-Auswertung (siehe Teil I, Ziff. 8.1) werden für die Klasse SP 9 (FIA-GT3) folgenden Wertungen ausgeschrieben:

Wertung TEAM PRO:

Für Teams mit einem oder mehreren Fahrern der FIA Kategorie Platin.

Wertung TEAM PRO/AM:

Für Teams mit maximal einem Fahrer der FIA Kategorie Gold und mindestens einem Fahrer der FIA Kategorie Bronze (Mindest- bzw. Maximalfahrzeiten siehe Art. 7.3 h).

Wertung TEAM GENTLEMEN:

Für Fahrer der FIA Kategorie Bronze oder bei der FIA nicht gelistete Fahrer. In der Wertung GENTLEMEN sind GT3-Fahrzeuge bis Baujahr 2014 zugelassen.

Nachfolgend der Link zur FIA-Fahrerliste sowie den jeweiligen Anträgen:
<http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

Pro vorgenannter Wertung werden bei jeder VLN Veranstaltung separat Pokale für die Erstplatzierten gemäß Artikel 13.2 vergeben. Für die VLN-Jahreswertung (VLN Klassensieger Trophäe und VLN Speed Trophäe) erfolgt die Punktevergabe gemäß der tatsächlichen Platzierung des Teams innerhalb der gesamten Klasse SP9 (FIA GT3).

8.2 Punktegleichheit VLN Junior Trophäe und VLN-Produktionswagen-Trophäe

Bei Punktegleichheit werden die entsprechenden nachfolgenden Plätze ausgesetzt.

9. Private Trainings und Tests

9.1 Allgemeine Bestimmungen

Bei voraussichtlich sechs Wertungsläufen können am Tag vor dem jeweiligen Wertungslauf Probe- und Einstellfahrten der VLN auf dem verkürzten Grand Prix-Kurs genutzt werden. Weitere Einzelheiten werden vor der jeweiligen Veranstaltung bekanntgegeben.

9.2 Zeitplan

Vorläufiger Zeitplan Technische Abnahme

Freitag von 12:00 bis 19:00 Uhr
Samstag von 07:30 bis 08:30 Uhr

Training

Samstag von 08:30 bis 10:00 Uhr
Oder gem. aktualisiertem Zeitplan.

Rennen

Samstag um 12:00 Uhr

10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Lizenz des Bewerbers
- Fahrerlizenz
- DMSB Permit Nordschleife (DPN)
- gegebenenfalls ASN Bestätigung
- Wagenpass oder
- Wagenpass / ASN Dokument des Fahrzeugs

Jedes Team erhält:

Saisonboxenmieter:

- Permanenter, saisongültiger „R“ bzw. „S“ Schein, DIN A4, mit Siegel; nicht gültig für Pkw
- Team-Ticket, saisongültig, für Transporte, etc. in und Ex-Fahrerlager. Berechtigt nicht zum Parken im Fahrerlager (nur Be- und Endladung)

Einzelstarter/-mieter:

- Laufbezogener „S“ Schein mit Siegel, nicht gültig für Pkw
- Laufbezogenes „Team-Ticket“ für Transporte, etc in und Ex-Fahrerlager. Berechtigt nicht zum Parken im Fahrerlager (nur Be- und Endladung)
- beide im Haus „D“ Scharfer Kopf,
- gegen Vorlage der Nennbestätigung
- Standort ist auf www.vln.de → Teilnehmerinfos veröffentlicht).
- Werbeträger entsprechend Teil II Art.14.1
- Startnummerträger (1 Satz pro Saison – siehe Teil III Art. 9)
- 3 Satz Startnummern
- 1 Satz kleine Startnummern (Heckscheibe oben rechts oder Heckklappe)
- 1 farblicher Startgruppenpunkt (Windschutzscheibe ob. rechts)
- 1 Fahrerwechselkarte für das Training
(Abgabe in der Fahrerinfo - Büro 6, bis 15 Min. nach Trainingsende)
- 1 Fahrerwechselkarte für das Rennen
(Abgabe in der Fahrerinfo - Büro 6, bis 15 Min. nach Rennende)
- Fahrerausweise entsprechend der Anzahl Fahrer
- 8 Helferausweise (12 bei Nenngeldkategorie > 2000 €)
- 2 Warnwesten zur Berechtigung an der Boxenmauer, Kautions 100,00 € (nur gültig in Verbindung m. d. Helferausweis, siehe Ausschreibung letzte Seite). Die Ausgabe und Rücknahme erfolgt bei der Transponderausgabe in der Dokumentenabnahme.

Deutsche Fahrer benötigen einen DMSB-Wagenpass. Für ausländische Fahrer wird der Wagenpass bzw. ein auf das Fahrzeug bezogenes technisches Dokument des betreffenden ASN akzeptiert. Alternativ werden auch Fahrzeuge mit gültiger Straßenzulassung zugelassen.

10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

jeweils Freitag von 11.00 bis 19.30 Uhr
Samstag von 07.00 bis 08.00 Uhr

Siehe auch Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang

10.2 Fahrerbesprechung/Briefing schriftlich

Die Fahrerbesprechung/Briefing findet freitags um 18:30 Uhr und samstags um 7:45 Uhr jeweils in deutscher und englischer Sprache im Media Center (Start und Ziel Haus/TÜV Tower) statt. Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100,00 Euro, zahlbar an den DMSB, nach sich. Die Basis-Elemente der Fahrerbesprechung werden den Teilnehmern in schriftlicher Form ausgehändigt.

11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern und Werbung) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Die Vorführung eines Fahrzeuges zur Technischen Abnahme wird als eine stillschweigende Bestätigung der Teilnehmer angesehen, dass das betreffende Fahrzeug in allen Punkten dem technischen Reglement und der entsprechenden Homologation entspricht. Die technische Wagenabnahme bedeutet nicht, dass ein abgenommenes Fahrzeug in allen Punkten dem gültigen Reglement entspricht.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass oder Fahrzeugschein/Zulassungsbescheinigung Teil I oder Teil II
- Wagenpass / ASN Dokument des Fahrzeugs
- Homologationsblatt
- Kopie Auszug aus der G-Fahrzeugliste
- Zertifikat für Überrollvorrichtung
- Zertifikat für Tank (für Zusatztank oder nicht serienmäßigen Tank)

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

Wurde ein Fahrzeug nach der Technischen Abnahme beschädigt oder in technischer Hinsicht so modifiziert bzw. umgebaut, dass seine Übereinstimmung mit dem Technischen Reglement und / oder den Sicherheitsbestimmungen in Frage stehen kann, so muss es ohne besondere Anordnung den Technischen Kommissaren erneut zur Technischen Abnahme

vorgeführt werden. Alle Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, auch nach der Technischen Abnahme, für weitere Untersuchungen zur Verfügung stehen.

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch Ersatzteile ausgetauscht werden. Alle Ersatzteile müssen in Form, Material, Abmessungen dem Originalteil entsprechen. Der Hersteller dieses Bauteiles ist freigestellt. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen. Jedes Zubehörteil und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk für die Bundesrepublik Deutschland geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen.

Bei allen Karosseriereparaturen oder Austausch von Teilen bzw. Teilersatz von Karosserieblechen müssen die Schweißungen wie die Originalschweißnähte ausgeführt werden. Siehe auch Karosseriereparaturhandbuch, DVD oder CD. Dies gilt für die Position wie auch den Bereich der Schweißnähte. Originalschweißnähte dürfen nicht nachgeschweißt werden oder weitere Schweißungen zur Verstärkung hinzugefügt werden.

Bei einem verunfallten Fahrzeug, darf die Karosserie durch eine Ersatzkarosserie ersetzt werden, wobei die Fahrgestellnummer (VIN) beibehalten werden muss.

Der Motor von Fahrzeugen der Gruppe VLN Produktionswagen wird an der Zylinderkopfhabe / Stirndeckel plombiert.

Die Teilnehmer sind verpflichtet, hierfür die Möglichkeit für die technischen Kommissare zu schaffen. Für die Unversehrtheit der Plomben ist der Teilnehmer verantwortlich. Bohrungen von 2,5 mm müssen vorhanden sein.

Die Verplombung aus dem Jahre 2016 behalten ihre Gültigkeit.

Die Plomben sind registriert, nummeriert und nur für das Fahrzeug gültig, mit dem die Leistungsmessung gemacht wurde. Die Verplombung gilt nur für das laufende Jahr.

Zusätzlich werden bei Turbofahrzeugen der Turbolader sowie bei Fahrzeugen nach Cup 2 Reglement (Porsche) die Restriktorscheibe verplombt. Im Bereich der Motor-Elektronik können darüber hinaus folgende Bauteile durch einen technischen Kommissar verplombt bzw. versiegelt werden:

1. Steuergerät	4. Turbolader
2. Kabelstecker an OBD und Steuergerät	5. Zylinderkopfhabe
3. OBD-Schnittstelle	6. Stirndeckel

Die Teilnehmer sind verpflichtet, die technischen Möglichkeiten einer Verplombung oder Versiegelung herzustellen. Unter anderem auch das Motorsteuergerät am/mit Verschlussbügel, alternativ am Steuergeräteschacht (z.B. BMW 3er E 36) per Drahtplombe / Klebesiegel zu sichern. Die zu sichernden Teile müssen im Beisein eines techn. Kommissars gewechselt werden. Wird eine fehlende oder beschädigte Plombe festgestellt, wird eine unzulässige Manipulation unterstellt. Die Teilnehmer müssen bei der technischen Abnahme die Einbauorte der Bauteile benennen können.

Die VLN behält sich das Recht vor, Fahrzeuge nach jedem Rennen durch eine Leistungsmessung zu überprüfen. Die Kosten der Leistungsmessung sind vom Teilnehmer zu tragen.

Für die Leistungsmessung hat der Teilnehmer Serienbereifung bereitzustellen (keine M+S Reifen oder Semislickreifen)

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang

Box 1 bis 3 im GP Fahrerlager, in den Boxen oder an anderer Stelle im Fahrerlager.

Freitag von ca. 12:00 bis 19.00 Uhr Samstag von ca. 07.30 bis 08.30 Uhr.

Die Abnahmezeiten können klassenweise oder auch boxenweise festgelegt werden.

Die genauen Abnahmezeiten werden den Teilnehmern mit der Nennungsbestätigung mitgeteilt.

Schlussabnahme jeweils unmittelbar nach Rennende für ausgewählte Fahrzeuge

12. Rennen

12.1 Verwendung von Regenreifen

Der Bewerber /Fahrer ist für die Verwendung von Regenreifen verantwortlich. Während des Qualifikations-Trainings und Rennens sind für alle Klassen die Reifen freigestellt.

12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung

Siehe Teil 1, Artikel 7.3 g

Feuerschutz gemäß Teil 2, Art. 1.12.2. Die Ausstattung aller Helfer mit angemessener Schutzausrüstung liegt im Verantwortungsbereich des jeweiligen Teams und kann vom Veranstalter während des Rennens überprüft werden.

12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

Siehe Teil 1, Artikel 7.3

13. Titel, Preisgeld und Pokale

13.1 Titel Gesamtsieger

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen (unter Berücksichtigung der Streichresultate) erhält den Titel:

VLN Langstrecken Meister Nürburgring 2017

13.2 Preisgeld und Pokale

In jedem Wertungslauf erhalten 30 Prozent der Teilnehmer einer Klasse sowie der drei Wertungen (TEAM PRO / TEAM PRO/AM / TEAM GENTLEMEN) innerhalb der Klasse SP 9 (FIA-GT3) Pokale.

Geld- und Ehrenpreise

Es werden Ehrenpreise bis zum 25. Platz ausgegeben. Darüber hinaus erhalten die 25 bestplatzierten, eingeschriebenen Fahrer der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 folgende Geldpreise:

Geldwertung für eingeschriebene Fahrer:

1. Platz	6.000,00 €
2. Platz	4.500,00 €
3. Platz	4.000,00 €
4. Platz	3.000,00 €
5. Platz	2.000,00 €
6. bis 25. Platz	je 1.000,00 €

VLN-Junior-Trophäe, Ehrenpreise bis zum 3. Platz

Geldpreise für eingeschriebene Fahrer:

1. Platz	1.500,00 €
2. Platz	1.000,00 €
3. Platz	500,00 €

VLN-Produktionswagen Trophäe, Ehrenpreise bis zum 3. Platz

Geldpreise für eingeschriebene Fahrer:

1. Platz	1.500,00 €
2. Platz	1.000,00 €
3. Platz	500,00 €

VLN-Klassensieger-Trophäe: 500,00 € und Ehrenpreis (für eingeschriebene Fahrer)

VLN-Speed-Trophäe: 2.500,00 € und Ehrenpreis (für eingeschriebene Teams)

Die Ausgabe der Geld- und Ehrenpreise erfolgt im Rahmen einer Siegerehrung, deren Ort und Zeitpunkt rechtzeitig bekannt gegeben werden. Geld- und Ehrenpreise, die nicht ausgegeben werden, weil die jeweiligen Personen bei der Jahressiegerehrung nicht persönlich anwesend sind, verfallen zu Gunsten der VLN.

20. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution (DMSB):

Status National A 300,00 €

Berufungskautions (DMSB):

Status National A 1.000,00 €

Berufungskautions (FIA) 6.000,00€

zuzgl. DMSB-Kostenpauschale für Internationale Berufung (FIA) 3.000,00€

(Protest- und Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei)

15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

• Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, der VLN oder des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

• Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung

16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte

Alle Copyright- und Bildrechte liegen bei der Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring VLNVV einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen übernommen werden.

Alle Fernsehrechte der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle

Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen bei der Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring VLNVV. Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung der VLN verboten.

Die VLN kann kostenfrei mit den Erfolgen der Teilnehmer der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring 2017 werben.

Die Medienrechte an allen Rennen und anderen VLN-Veranstaltungen besitzt die VLN, die diese an Dritte weitergeben kann. Mit Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer an, dass die VLN und deren Partner alle Rechte zur werblichen Nutzung der Sportfolge in Wort, Bild und Ton erhalten, ohne dass hierfür gesonderte Honorare gezahlt werden.

17. Besondere Bestimmungen

Vorgeschriebene Transponder

Für alle an Training und Rennen teilnehmenden Fahrzeuge sind ein Zeitmess-Transponder, der gleichzeitig als Geräuschpegel Messtransponder dient, sowie ein GPS-System der Firma GPSoverIP vorgeschrieben. Es müssen die von der VLN oder der offiziellen Zeitnahme (zurzeit die Fa. WIGE) zur Verfügung gestellten Zeitmess-Transponder eingebaut werden und während der gesamten Veranstaltung funktionsfähig sein. Eine Nutzung eigener Zeit-Messtransponder (wenn mit WIGE kompatibel) ist gegen Zahlung einer Bearbeitungs-Gebühr von 25,- EUR pro Lauf ebenfalls möglich.

Die korrekte Funktionsweise des Transponders und des GPS-Systems ist Bestandteil der technischen Abnahme und liegt in der Verantwortung der Fahrer bzw. Teams. Fahrer bzw. Teams sind angewiesen, vor Antritt der Fahrt die Funktionsweise des Transponders durch Kontrolle des Blinksignals zu überprüfen.

Einsatz des Zeitmess-Transponders

Solange die von der VLN oder der offiziellen Zeitnahme (z. Zt. Fa. WIGE) zur Verfügung gestellten Transponder im Fahrzeug verbleiben, werden auch die nicht gefahrenen Läufe mit je 25,- € berechnet. Beschädigte Transponder werden nicht zurück genommen und mit der Kautionszahlung in Höhe von € 450,- als Schadenersatz verrechnet. Für verlorengegangene Transponder wird ebenfalls ein Betrag von € 450,- als Erstattungsbetrag berechnet.

Einsatz des GPS-Systems

Um das Sicherheitskonzept auf und neben der Rennstrecke zu erhöhen, ist für alle Teilnehmer die Verwendung eines GPS Systems der Firma GPSoverIP zwingend vorgeschrieben. Für die ordnungsgemäße und einwandfreie Funktion ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich. Das GPS-System wird unter anderem zur aktuellen Standortbestimmung des jeweiligen Fahrzeuges verwendet. Diese Daten werden bei Missachtung von gelben Flaggenzeichen/Lichtsignalen ausgewertet und können vom Rennleiter zur Bestrafung verwendet werden. Die Geschwindigkeit wird durch die Rennleitung überwacht. Verstöße werden mit Wertungsstrafen oder Strafen der Sportkommissare geahndet.

Die Ausgabe und Rücknahme aller Transponder erfolgt in der Dokumentenabnahme. Details und Einbauanleitungen siehe www.vln.de.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung

VLN-Produktionswagen:

Klasse VLN-Produktionswagen V1	bis 1.620 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen V2	über 1.620 bis 1.800 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen V3	über 1.800 bis 2.000 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen V4	über 2.000 bis 2.500 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen V5	über 2.500 bis 3.000 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen V6	über 3.000 bis 3.500 cm ³
Klasse VLN-Produktionswagen VT1 (mit Aufladung).....	bis 1.620 cm ³
LG mindestens 8 Kg/kW, max. Leistung 150 kW	
Klasse VLN-Produktionswagen VT2 (mit Aufladung).....	über 1.620 bis 2000 cm ³
LG mindestens 7 Kg/kW, max. Leistung 210 kW	
Klasse VLN-Produktionswagen VT3 (mit Aufladung).....	bis 3.000 cm ³
LG mindestens 5,2 Kg/kW, max. Leistung 320 kW (Siehe Teil 2, Tech. Reglement, Absatz1.6)	

VLN Specials (gemäß Reglement ADAC Zurich 24 h Rennen 2017 und dessen Anhängen)

SP 1.....	bis 1.400 cm ³
-----------	---------------------------

VLN-Specials (lt. Ausschreibung ADAC Zurich 24 h Rennen 2017 und u.a. Anlagen)

SP 2T (Turbo).....	über 1.350 bis 1.750 cm ³
SP 3.....	über 1.750 bis 2.000 cm ³
SP 3T (Turbo).....	über 1.750 bis 2.000 cm ³
SP 4.....	über 2.000 bis 2.500 cm ³
SP 4T (Turbo).....	über 2.000 bis 2.600 cm ³
SP 5.....	über 2.500 bis 3.000 cm ³
SP 6.....	über 3.000 bis 3.500 cm ³
(nur Fahrzeuge mit Anerkennung als Fahrzeug mit serienahem Motor)	
SP 7.....	über 3.500 bis 4.000 cm ³
(nur Fahrzeuge mit Anerkennung als Fahrzeug mit serienahem Motor)	
SP 8.....	über 4.000 cm ³
(nur Fahrzeuge mit Anerkennung als Fahrzeug mit serienahem Motor)	
SP 8T (Turbo).....	über 2.600 bis 4.000 cm ³
(nur Fahrzeuge mit Anerkennung als Fahrzeug mit serienahem Motor)	
SP-PRO.....	über 3.000 cm ³
(Restriktorpflichtige Fahrzeuge nach Anlage 5 der Klassen SP 6, SP 7, SP 8 d.h. Fahrzeuge ohne Anerkennung als Fahrzeuge mit serienahem Motor.)	
SP 9 (FIA-GT3).....	siehe Anlage 3 zur Ausschreibung ADAC Zurich 24h-Rennen 2017
SP 10 (SRO-GT4).....	siehe Anlage 4 zur Ausschreibung ADAC Zurich 24h-Rennen 2017
SP-X (Zulassung nur auf Sonderantrag) siehe Anlage 2 zur Ausschreibung ADAC Zurich 24h-Rennen 2017.	

Für alle Spezifikationen der VLN SP-Fahrzeugklassen gilt das Technische Reglement des ADAC Zurich 24 Stunden Rennens 2017.

VLN Specials Klasse 2

Fahrzeugmindestgewicht und max. Kraftstoffvolumen	
Bis 1620 cm ³	840 kg und 90 l
Über 1620 cm ³ bis 1750 cm ³	980 kg und 100 l

Gruppen SP AT (Zulassung nur auf Sonderantrag)

Fahrzeuge der Gruppe AT nur auf Antrag. (siehe technisches DMSB Reglement).
Dieselkraftstoff R33 fällt ebenfalls unter die Gruppe AT. Betankungen an der Sondertankstelle
nur nach vorheriger Abstimmung mit dem jeweiligen Veranstalter.

Division Gruppe VLN Cup-Fahrzeuge siehe Sonderbestimmungen und entsprechendes Reglement

Klasse VLN-Cup-Fahrzeuge 1:	Technisches Reglement Opel Astra OPC Cup 2016 inkl. Bulletins 2/2016 und 4/2016
Klasse VLN-Cup-Fahrzeuge 2:	Technische Reglements Porsche Carrera Cup von 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013 (997) sowie 2013, 2014, 2015, 2016 (991) mit Änderungen/Ergänzungen für den Einsatz in der VLN 2017. Teilnehmer bestätigen bei Nennungsabgabe, welchen Cup-Jahrgang sie fahren.
Klasse VLN Cup-Fahrzeuge 3:	Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing nach eigenem Reglement 2017
Klasse VLN-Cup-Fahrzeuge 4:	TMG GT 86 Cup nach eigenem Reglement 2017
Klasse VLN-Cup-Fahrzeuge 5:	BMW M235i Racing Cup nach eigenem Reglement 2017
Klasse TCR:	Technisches Reglement TCR Int. Series mit Änderungen/Ergänzungen für den Einsatz in der VLN 2017

Gruppe H ohne Aufladung bis Baudatum 31.12.2008 (lt. DMSB Reglement)

Klasse Gruppe H 2.....	bis 2000 cm ³
Klasse Gruppe H 4.....	über 2000 bis 6250 cm ³

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- Art. des Anhang J (ISG der FIA)
- Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppe/n: H, AT-G
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil) und Art 253.1 und folgende
- Vorliegendes Technisches Reglement
- Technisches Reglement ADAC Zürich 24 Stunden Rennen 2017
- Technisches Reglement VLN Produktionswagen 2017 gem. Art 2 ff dieser Ausschreibung
- Technisches Reglement Carrera Cups 2004 bis 2016 + Sonderbestimmungen Cup 2 Fahrzeuge
- Technisches Reglement Opel Astra OPC Cup
- Technisches Reglement TMG GT 86 Cup
- Technisches Reglement BMW M235i Racing Cup
- Technisches Reglement Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing
- Technisches Reglement TCR Int. Series mit Änderungen/Ergänzungen für den Einsatz in der VLN 2017

1.3 Allgemeines/Präambel

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Darüber werden zusätzliche Bestimmungen in Bezug auf die technischen Vorschriften und die Reifen per Bulletin bekannt gegeben.

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm

gemäß DMSB-Bestimmungen

gemäß FIA-Bestimmungen (Anhang L des ISG) getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung eines homologierten Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS)

empfohlen

vorgeschrieben

1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch Ersatzteile ausgetauscht werden. Alle Ersatzteile müssen in Form, Material, Abmessungen dem Originalteil entsprechen. Der Hersteller dieses Bauteiles ist freigestellt. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen. Jedes Zubehörteil und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk für die Bundesrepublik Deutschland geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

Für alle Klassen ist das Vorheizen der Reifen gestattet, mit Ausnahme in der Startaufstellung.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

VLN Produktionswagen

Für Fahrzeuge der Gruppe VLN Produktionswagen gilt das in der DMSB Fahrzeugliste der Gruppe G aufgeführte niedrigste Leergewicht (Spalte7). Die in den Gruppe G-Erläuterungen (Artikel 6.1) erwähnten 20 kg dürfen nicht abgezogen werden. Jedoch dürfen die nachstehenden Mindestgewichte der einzelnen Klassen nicht unterschritten werden:

V1 bis 1.620 cm³mindestens 920 kg

V2 über 1.620 cm³ bis 1.800 cm³mindestens 1.000 kg

V3 über 1.800 cm³ bis 2.000 cm³mindestens 1.130 kg

V4 über 2.000 cm ³ bis 2.500 cm ³	mindestens 1.200 kg
V5 über 2.500 cm ³ bis 3.000 cm ³	mindestens 1.300 kg
V6 über 3.000 cm ³ bis 3.500 cm ³	mindestens 1.350 kg

Leistungsgewichte:

VT1 bis 1.620 cm ³	mindestens 8 kg / kW*
VT2 über 1620 cm ³ bis 2.000 cm ³	mindestens 7 kg / kW*
VT3 über 2000 cm ³ bis 3.000 cm ³	mindestens 5,2 kg / kW*

* gemäß DMSB Fahrzeugliste

Für die jeweiligen Fahrzeugklassen gelten gleichzeitig folgende Maximalleistungen

V1	bis 1.620 cm ³	max. 90 kW	
V2	über 1.620	bis 1.800 cm ³	max. 104 kW
V3	über 1.800	bis 2.000 cm ³	max. 140 kW
V4	über 2.000	bis 2.500 cm ³	max. 160 kW
V5	über 2.500	bis 3.000 cm ³	max. 219 kW
V6	über 3.000	bis 3.500 cm ³	max. 265 kW

VT1 (mit Aufladung)
 bis 1.620 cm³ | max. 150 kW |

Das Leistungsgewicht (LG) muss mindestens 8 kg pro kW betragen

VT2 (mit Aufladung) . über 1.620
 bis 2.000 cm³ | max. 210 kW |

Das Leistungsgewicht (LG) muss mindestens 7 kg pro kW betragen

VT3 (mit Aufladung)
 bis 3.000 cm³ | max. 320 kW |

Das Leistungsgewicht (LG) bis 250 kW muss mindestens 5,5 kg pro kW betragen
Das Leistungsgewicht (LG) ab 250 kW muss mindestens 5,2 kg pro kW betragen

Bei Fahrzeugen, deren Leistung die max. Leistung der V-Klassen überschreiten, kommen folgende Zusatzgewichte zur Anwendung: V1 bis V3 = 3 kg pro kW, ab V4: 4,5 kg pro kW.

Das Fahrzeuggewicht wird wie folgt ermittelt

Kraftstoffbehälter vollgetankt (einschließlich Expansionsvolumen und Einfüllrohr) und mit nach Herstellervorgaben aufgefüllten Flüssigkeitsbehältern (ohne Fahrer und ohne Reserverad). Die in den Einstufungslisten veröffentlichten Mindestgewichte sind verbindlich.

Zur Erreichung des Fahrzeugmindestgewichts ist das Hinzufügen von Ausgleichsgewichten erlaubt. Diese Ausgleichsgewichte müssen aus festen, einheitlichen Blöcken bestehen. Sie müssen mittels Werkzeug auf dem Boden des Fahrgast- oder des Kofferraums befestigt sein und einer Beschleunigung/Verzögerung von mindestens 25g standhalten können.

Falls der Innenraum ganz oder teilweise ausgeräumt wurde oder wenn Korrosionsschutzmittel und Dämmmaterial ganz oder teilweise entfernt wurden, kann vom Gewicht aus der DMSB Fahrzeugliste der Gruppe G in der Klasse V1 und V2 - 50 kg, und für die Klassen V3 bis V6/VT1 bis VT3 - 65 kg abgezogen werden. Für Modelle, die mit Baujahr 2013 (Produktion nach 1.1.2013), Ausstelldatum vom Wagenpass 1.1.2013 oder Zulassung nach dem 1.1.2013 neu in die VLN Fahrzeugliste aufgenommen werden, dürfen 90 kg abgezogen werden, jedoch dürfen die Mindestgewichte in V1 bis V6 nicht unterschritten werden. Der VLN-Technikausschuss behält sich vor, Gewichtsangleichungen vorzunehmen.

Wir weisen alle Teilnehmer darauf hin, dass besondere Gewichtsfreigaben im Rahmen der Chancengleichheit jederzeit für alle Teilnehmer in der Einstufungsliste einsehbar veröffentlicht werden.

Alle anderen Gruppen

Siehe Bestimmungen im jeweiligen Technischen Reglement nach Art.1.2.

1.6.1 Gesamtkraftstoffvolumen

Definition: das Gesamtkraftstoffvolumen ist das innere Volumen aller kraftstoffführenden Bauteile inklusive z.B. Einfüllrohr, Einfüllstutzen gemessen in Litern.

Bestimmung des maximalen zulässigen Gesamtkraftstoffvolumens

Im Falle der Überprüfung des maximal zulässigen Kraftstoffvolumens des Fahrzeugs wird nach folgendem Ablauf verfahren:

Das Fahrzeug wird bei einer technischen Nachuntersuchung oder einem Protest, mit Hilfe der im Tank befindlichen Kraftstoffpumpe abgetankt.

Dieses gilt auch bei einer Kombination des Serienkraftstoffbehälters (außer Dieselfahrzeuge) mit einem FT3-FT3.5-oder FT 5 Zusatztank.

Bei Verwendung eines FT-3, FT-3.5-oder FT-5 Sicherheitstank muss die im Tank verbaute Kraftstoffpumpe benutzt werden.

Die Kraftstoffpumpe muss über einen separaten Schalter betätigt werden.

Der Abtankvorgang kann kurz unterbrochen werden, damit sich restliche Kraftstoffrestmengen im Tank sammeln und danach abgetankt werden können.

Eine Abtankvorrichtung und entsprechende Behälter sind vom Teilnehmer bereitzustellen!

Auf Anweisung der Technischen Kommissare oder deren Helfer kann das Fahrzeug vorne bzw. hinten angehoben werden.

Entsprechende Werkzeuge sind vom Teilnehmer zu stellen.

Ein von der FIA zugelassenes Kraftstoffentnahmeventil ist in der Druckleitung (im Motorraum verbaut) vorgeschrieben. Serienmäßig in der Druckleitung eingebaute Kraftstoffentnahmeventile können verwendet werden.

Die Technischen Kommissare oder deren Helfer behalten sich das Recht vor, den Tank zu öffnen bzw. ausbauen zu lassen und auf Restmengen im Tank und im Fahrzeug zu untersuchen.

Das abgetankte Fahrzeug wird nun, unter Aufsicht der Technischen Kommissare und/oder deren Helfer, an die dem Team zugeordnete Tanksäule oder eine öffentliche Tanksäule gebracht und betankt. Dem Technischen Kommissar ist die Wahl der Tanksäule freigestellt.

Es wird eine Gesamttoleranz von 1,5 Liter (inklusive Messmitteltoleranz) auf das Messergebnis gewährt.

Zulässiges Gesamtkraftstoffvolumen

V1-V3 = max. 65 l

V4-V6 = max. 70 l

VT1-VT3 = max. 80 l

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

N/A

1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

- Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.
- Die Fahrzeuge müssen mit einem Einheits-Katalysator mit folgender Spezifikation ausgerüstet sein:
- Die Fahrzeuge müssen mit einem DMSB-homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein (für Diesel-Fahrzeuge).
- Cup-Klassen siehe betreffendes Technisches Reglement

1.9 Geräuschbestimmungen

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 128 dB(A) für die Klassen V1 – V4, VT1 – VT3, V5, V6, Cup1, Cup4 und Cup5, für alle übrigen Klassen 130 dB(A) nach LWA-Verfahren und 98 dB(A) nach LP-Verfahren.

Dieser Geräuschwert wird nach der:

- DMSB-Nahfeld-Messmethode (zusätzlich zur Vorbeifahrt-Messmethode)
- DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen)

ermittelt. Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Für die Fahrerausrüstung gelten folgende Werbevorschriften:

Aufnäher "ADAC" im linken Brustbereich **gem. Beklebungsvorschriften.**

Auf jedem Fahreranzug muss der VLN dazu eine Werbefläche in der Größe von bis zu 180 cm² - 3,5 cm² unterhalb des linken Schlüsselbeins zur Verfügung gestellt werden. Der Abstand zu anderen Aufnähern am Fahreranzug muss mindestens 5 cm betragen.

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben:

Der VLN bzw. dem Veranstalter müssen folgende Werbeflächen auf den Fahrzeugen und auf den Fahreranzügen zur Verfügung gestellt werden:

- Flächen, auf denen sich üblicherweise das vordere bzw. hintere polizeiliche Kennzeichen befindet, in einer Größe von 45 x 12 cm. Die hierfür vorgesehenen Schilder müssen durch Schrauben oder Niete befestigt werden und dürfen in keiner Weise verändert, gebogen oder geknickt werden. Aufkleber in der gleichen Größe sind erlaubt. Änderungen müssen beim Technikausschuss der VLN angemeldet werden.
- Flächen vorne auf den Kotflügeln rechts und links, oberhalb der Radmitte, nur auf der senkrechten Fläche der Kotflügel, waagrecht zur Fahrbahn (nicht schräg).

- Die VLN bzw. der Veranstalter stellt den Teilnehmer Startnummernmatten (ein Satz pro Jahr kostenlos) mit den dafür vorgesehenen Startnummern zur Verfügung. Es dürfen nur diese Originalmatten und Startnummern in schwarz-weiß verwendet werden.

Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, die offiziellen Werbeaufkleber vor Beginn der neuen Saison von Herrn Peter Schröder (siehe VLN Homepage unter Kontakte) zu erhalten.

Die vorzeitige Ausgabe erfolgt jedoch nur gegen Vorkasse. (Pro Aufkleber-Satz 20 Euro plus Versandpauschale 12,00 €. Bei Sendungen ins Ausland erhöht sich die Versandpauschale auf 17,00 €) Bei der ersten Teilnahme an einer VLN Veranstaltung erhalten Teilnehmer nach Vorlage des Wagenpasses sowie ihrer Startnummer pro Fahrzeug 15,00 € zurück. Auch Selbstabholung ist bei vorheriger Anmeldung möglich. Ab wann die Werbeaufkleber verfügbar sind, wird auf der Homepage der VLN bekannt gegeben.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur die Originalwerbeträger verwendet werden dürfen. Die VLN ist berechtigt, Werbung für Produkte, die im Wettbewerb zu den Sponsoren und Partnern der VLN stehen, zu verbieten.

Bei Nichterfüllen der VLN Klebeanweisung aufgeführten Auflagen wird der Teilnehmer zum Start nicht zugelassen bzw. zur Beseitigung der Beanstandung in die Boxengasse beordert.

1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 255-5.1.14
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Hauben Halter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 (nicht Gruppe H, jedoch dringend empfohlen)
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (2002) (Anhang J 1993)
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10
- Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß FIA-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß FIA-Bestimmungen
- Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3-1999, FT3.5 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 , wenn für die Fahrzeuggruppe vorgeschrieben
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- FIA-homologierter Fahrersitz gemäß Art. 253.16
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rücklicht gemäß Art. 275.14.5

- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Artikel 277
- Gemäß Anhang K zum ISG

Hinweis: der Überrollkäfig (gemäß Definition in Artikel 253-8.3.1) darf mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt werden. An sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Käfigfüße außerdem verschraubt sein. Die Position der vorgeschriebenen Schrauben ist freigestellt.

- Ab 01.01.2017 gilt für alle Fahrzeuggruppen und Serien folgendes:
Für sogenannte Eigenbaukäfige muss für den Hauptbügel der Rohrquerschnitt mindestens $\varnothing 45 \times 2,5$ mm oder $\varnothing 50 \times 2,0$ mm betragen.
- Ab 01.01.2017 müssen Fahrzeuge der Gruppe H mit einem 5- oder 6- Punkt-Sicherheitsgurt der FIA- Norm 8853/98 ausgerüstet sein. Fahrzeuge aller anderen Gruppen und Serien müssen ab 01.01.2017 mit einem 6- Punkt- Sicherheitsgurt der FIA- Norm 8853/98 ausgerüstet sein.
- Ab 01.01.2017 müssen alle GT- Fahrzeuge in allen Fahrzeuggruppen und Serien mit einem automatischen Kraftstoff- Absperrventil gemäß Artikel 253-3.3 im Anhang J zum ISG ausgerüstet sein.

1.12 Kraftstoff

Es darf ausschließlich handelsüblicher unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht. Jegliche Zusätze sind verboten.

1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die DMSB-Richtlinien für Kraftstoffprobeentnahmen.

1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

Hierzu sind auch Bestimmungen des DMSB-Rundstreckenreglements, Anhang 2 Nordschleife inkl. Bulletins zu beachten.

Die Tanksäulen an den Racing-Boxen werden von der CNG als Betreiber der Rennstrecke vermietet. Für die ordnungsgemäße Funktion der Tankanlage ist ausschließlich der Vermieter der Rennstrecke verantwortlich.

Mit der Anmietung übernimmt das Team die volle Verantwortung über die Tanksäulen und die finanzielle Abwicklung. Es ist mit der CNG abzurechnen. Eingriffe in die Tankanlage und jegliche Veränderungen sind strengstens untersagt.

Andere Teams müssen zum Tanken zugelassen werden. Die Betankung erfolgt grundsätzlich in der Reihenfolge, in der die Fahrzeuge an der Box vorfahren.

Versagt eine Tanksäule während der Veranstaltung ganz oder teilweise, so ist der Teilnehmer verpflichtet, sich für die restlichen Tankvorgänge mit den Nachbarboxen zu arrangieren.

Es darf nur aus den Hahnzapfanlagen der CNG direkt in den Tankeinfüllstutzen des Fahrzeuges getankt werden. Teilnehmern ist die Verwendung eines selbstschließenden Tankventils freigestellt, wie es bereits bei Serienfahrzeugen verwendet wird. Ausgenommen

sind Tankvorgänge im Bereich der Tankanlage für Sonderkraftstoffe. Springt ein Fahrzeug an der Tankstelle bzw. den Boxen nicht an, so kann es durch Helfer angeschoben werden. Rückwärtsfahren mit Motorkraft ist im Boxenbereich verboten. Zum Anfahren an die Boxen ist 100 Meter vor der Boxeneinfahrt in mäßigem Tempo die rechte Fahrbahn einzunehmen, gleichzeitig muss nachfolgenden Fahrzeugen diese Absicht durch Blinkzeichen kenntlich gemacht werden.

Eine Reservierung und damit Blockierung der Zapfsäule ist verboten und wird mit Wertungs- und/oder Sportstrafen geahndet.

Der Tankvorgang beginnt mit der Entnahme der Zapfpistole aus der Halterung der Tanksäule und endet mit der Entnahme der Zapfpistole aus dem Einfüllstutzen des Fahrzeuges. Für den Tankvorgang darf nur eine Zapfpistole verwendet werden. Die mit dem Tankvorgang betrauten Personen müssen entsprechende feuerhemmende Ausrüstung einschließlich einer feuerfesten Kopfhaut und einer feuersicheren Schutzbrille tragen.

Während des Tank- und des Abtankvorgangs darf sich keine Person unter dem Fahrzeug befinden.

Mit Ausnahme von Turbofahrzeugen müssen sämtliche Fahrzeuge den Motor beim Boxenstopp abstellen.

Während des Tankvorganges hat ein Helfer mit einem 6-kg-Feuerlöscher/ bei Fahrzeugen mit laufendem Turbomotor mit zwei 6-Kg-Feuerlöschern bereitzustehen. Die Teilnehmer müssen für den Tankvorgang eigene Feuerlöscher einsetzen. Als Löschmittel ist Löschschaum vorgeschrieben.

Das Ende des Auspuffs ist mit einem feuerfesten Material, sofern sich der Tank nicht vorne befindet, abzudecken (Ausnahme: Turbofahrzeuge beim Betanken mit laufendem Motor).

Fahrerwechsel ist erlaubt.

Das Besteigen von Tanksäulen ist verboten.

Das Tanken aus Kanistern und anderen Behältern in den Boxen und im Fahrerlager ist während der gesamten Veranstaltung grundsätzlich verboten!

Tanken von AT-Fahrzeugen auf dem AT-Tankplatz

In Höhe der AT-Tankstelle (Einfahrt Boxengasse) kann auch der Reifenwechsel erfolgen. Weiterhin ist die Einrichtung eines Boxenstandes an der AT Tankstelle in Absprache mit dem Veranstalter und dem DMSB gestattet (nicht an der Boxenmauer).

Der Service am Fahrzeug und/oder Fahrerwechsel hat rechts von der weißen Linie- in Fahrtrichtung zu erfolgen.

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen gemäß dieses Artikels und Art. 3.3 (Teil 1) dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

2. Besondere Technische Bestimmungen für die Gruppe VLN Produktionswagen 2017

2.1 Allgemeines

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten nachfolgende besondere Technische Bestimmungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, hinsichtlich Fahrzeugvariante in serienmäßigem Zustand sein. Das heißt, wie sie grundsätzlich vom Hersteller in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EWG Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COG) Herstellerschlüssel Nr. (HSN) und Typschlüsselnummer (TSN) geliefert werden bzw. wurden. Vom Fahrzeughersteller für bestimmte Fahrzeugserien (z.B. Pokal-Wettbewerbe, Cups) vorgesehene Fahrzeugteile, die von der Großserie abweichen, sind in den VLN Produktionswagenklassen nicht zugelassen. Eine Fahrzeugmodellvariante darf nicht auf eine andere Fahrzeugvariante umgebaut werden. Der Umbau vom Rechts-zum Linkslenker oder umgekehrt ist erlaubt. Eine Änderung der Typschlüssel- Nr. bzw. ABE-Nummer, z.B. durch einen Sachverständigen, ist nicht zulässig.

Jedes eingesetzte Modell definiert sich aus der Herstellerschlüssel-Nr. (HSN) der Typschlüssel-Nr. (TSN) und ABE-Nr. bzw. EWG-Betriebserlaubnis Nr. sowie als Re-Import. Fahrzeuge aus Re-Importen oder Vorserien, die keine Typ-Schlüsselnummer haben, benötigen eine G-Bescheinigung des DMSB, die bestätigt, dass das Fahrzeug in die DMSB Fahrzeuglisten der Gruppe G aufgenommen werden kann. Diese Bescheinigung wird vom DMSB-Sachverständigen ausgestellt. (siehe Gruppe G-Reglement Art. 5).

Nachträglich eingebaute Teile gelten als serienmäßig, wenn sie ab Herstellerwerk, für das betreffende Fahrzeug (Nachweis Ersatzteilkatalog bzw. original Zubehörkatalog), lieferbar sind. Sonderausstattungen. z.B. Navigationsgerät darf zur Grundausstattung/Einstiegsmodell zurückgerüstet werden

Die Nachweispflicht über Grundausstattung des eingesetzten Modelles liegt beim Fahrer/Bewerber und muss für die Typschlüsselnr. (TSN) verfügbar sein.

Beispiel: Ein BMW 318 E36 mit M42 Motor ist für die Klasse V2 zugelassen und ist ein Fahrzeugmodell für diese Klasse. Alle Teile oder Ausstattungsvarianten des BMW 318 E36 mit M44 Motor sind nicht zugelassen, da dieses Fahrzeug eine andere TSN hat, und in der Klasse V3 startberechtigt wäre.

Dieses Beispiel gilt entsprechend auch für andere Fahrzeughersteller.

Die Bremsanlage, das Getriebe, das Differential, Wasserkühler, Ladeluftkühler und der Achsantrieb einschließlich der Übersetzungen müssen dem verwendeten Fahrzeugmodell entsprechen. Bei verwendeten Varianten müssen alle Komponenten komplett verwendet werden.

Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke, Tuningfirmen usw. geliefert werden. Die Nachweispflicht für die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt beim Bewerber/Fahrer.

Als Grundlage für eine Fahrzeuguntersuchung dienen das jeweilige Werkstatthandbuch (evtl. Mikrofilm oder CD) und die jeweilige Fahrzeug-ABE. Der VLN-Technikausschuss behält sich vor, zur Wahrung der Chancengleichheit, Kosten, Haltbarkeit oder aus sicherheitstechnischen Gründen

besondere Maßnahmen auch während der laufenden Saison nach Genehmigung des DMSB wirksam werden zu lassen.

Grundabnahme

Vor dem jährlichen Ersteinsatz des Fahrzeuges **muss** dieses einer Grundabnahme durch die VLN-Technik unterzogen werden. Dabei ist ein DMSB / ONS Wagenpass oder Fahrzeugschein dem VLN-Technikausschuss vorzulegen.

Die VLN-Technik behält sich das Recht vor, im Einverständnis mit den Sportkommissaren der Veranstaltung, die Überprüfung von Fahrzeugen auf deren Reglementkonformität zu veranlassen.

Wird eine Leistungsmessung veranlasst, ist der Teilnehmer verpflichtet, sein Fahrzeug unverzüglich in Begleitung eines technischen Kommissars zum Leistungsprüfstand der VLN zu bringen. Er ist verpflichtet, hierfür serienmäßigen Rad-/ Radreifenkombination vorzuhalten. Die Kosten für die Leistungsmessung trägt der Teilnehmer.

Leistungsprüfstände VLN

KOMO-TEC GmbH - Robert-Bosch-Str. 30 56743 Mendig info@komo-tec.de Telefon 02652 – 98953 Telefax 02652 - 989540	Manthey-Racing GmbH Gewerbegebiet Nürburgring Rudolf-Diesel-Str. 11-13 53520 Meuspath Tel.: 02691-93370 Fax: 02691-933710
---	--

Die VLN behält sich vor, weitere Prüfstände zu benennen.

2.2 Motor

Die Normleistung des geprüften Motors darf um nicht mehr als +/- 5 Prozent (StVZO Toleranz) vom in der G-Fahrzeugliste des DMSB eingetragenen Wert abweichen. Eine Zulassung zum Start bzw. Qualifying ist nur möglich, wenn die Motorleistung innerhalb entsprechend der Angabe im Fahrzeugschein inklusive der zulässigen Toleranzen entspricht.

Eine Überprüfung der Motorleistung erfolgt nach Art. 23.1 des DMSB Gruppe G Reglements. Der serienmäßige Drehzahlbegrenzer muss beibehalten werden.

Der Nachweis der Drehzahlgrenze ist vom Bewerber / Fahrer zu erbringen.

Die Vmax-Begrenzung darf aufgehoben werden.

Falls nicht anders als durch dieses Reglement ausdrücklich festgelegt, müssen alle Teile des Motors einschließlich dessen Hilfs- und Nebenaggregaten serienmäßig sein. An sämtlichen Bauteilen des Motors dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden, sofern diese nicht im Werkstatthandbuch oder vom Reglement erlaubt werden.

Es ist erlaubt, die Übergrößen der Zylinder und Kolben gemäß Herstellerfreigabe zu verwenden, auch wenn die Hubraumgrenze dadurch überschritten wird.

Die Hardware des Steuergerätes muss der Modellvariante (gleiche HSN, TSN und ABE–Nr. bzw. EWG Betriebserlaubnis) entsprechen.

Für die Klassen V1-V6 und VT1-VT3 wird die Software des Steuergerätes freigestellt, wobei „inputs“ und „outputs“ ihre Originalfunktion beibehalten müssen. Änderungen der Software im Steuergerät müssen mit einer detaillierten Beschreibung aller Veränderungen beantragt und durch die VLN Technik genehmigt werden. Der Zugang zum Steuergerät incl. dessen Datensätze muss der VLN Technik zu jeder Zeit ermöglicht werden. Die Hardware des Steuergerätes z.B. Gehäuse, Platine muss serienmäßig bleiben. Es dürfen keine Steuerfunktionen oder Sensoren hinzugefügt werden (Ausnahme zusätzlicher Ladedrucksensor VT1-VT3). Der Kabelbaum und die Anschlussstecker müssen Serie bleiben.

Die Klassen VT1-VT3 müssen zusätzlich mit einem vorgegebenen Ladedruck-Sensor ausgestattet werden, der mit einer Schnittstelle zum Datalogger AIM evo (X) kompatibel sein muss. Der Datalogger AIM evo (X) ist Vorschrift. Dieser Sensor muss im Ansaugkrümmer nach der Drosselklappe montiert werden. Die Montage muss durch eine Einschraubverbindung oder Schlauchverbindung erfolgen (nähere Infos zum Einbau und Einbauort folgen).

Zu keiner Zeit dürfen die serienmäßigen Ladedrücke incl. deren Toleranzen überschritten werden. Die Referenzwerte werden über die Herstellerangaben und/oder über Testzyklen ermittelt.

Der durch die VLN Technik ausgegebene Datenstick für ausgesuchte Fahrzeuge muss unmittelbar nach dem Rennen, spätestens nach Öffnung des Parc Fermé, unaufgefordert der VLN Technik übergeben werden. Mit Ausgabe eines Datensticks wird als Pfand der

Wagenpass einbehalten. Mit der Rückgabe des Sticks wird der Wagenpass dem Team wieder übergeben.

Es muss zu jeder Zeit sichergestellt sein, dass die Datenaufzeichnung aktiv ist und alle Daten auf dem Datenträger (Datenstick oder Speicherkarte) vorhanden und bei einer Kontrolle durch die Technischen Kommissare abrufbar sind.

Prüfung der Motorleistung

Motorleistung-Beispiel 104 kW im Fahrzeugbrief bzw. Fahrzeugliste

-5%	104 kW	+5%
98,8 kW		109,2 kW
98,1 kW Leistungsmessung		111,4 kW Leistungsmessung
+2% = 100,06 kW		-2% = 109,17 kW

Die Motorleistung entspricht dem Reglement, wenn beide Toleranzbänder sich überschneiden. Die Motorleistung darf zwischen 98,8 und 109,20 liegen und ist mit 109,17 kW noch, bzw. 100,06 in der Toleranz.

Es obliegt dem Teilnehmer dafür Sorge zu tragen, dass eine korrekte Messung seines Fahrzeuges durchgeführt werden kann, dass schließt die OBD-Schnittstelle ein. Ist die Erfassung der Daten nicht möglich, kann die Prüfung der Motorleistung verweigert werden. Für frontgetriebene Fahrzeuge muss eine Stahlabschleppöse zur Befestigung auf dem Prüfstand vorhanden sein.

Erlaubte Änderungen im Motorenbereich

- Zylinderbohrungen und Kolben dürfen nur im Rahmen der Werkstoleranzen (laut Werkstatthandbuch) verändert werden. Übermaßkolben laut Werkstatthandbuch sind erlaubt.
- Ölfilter, Zündkerzen und Antriebsriemen sind vom Fabrikat freigestellt.
- Luftfiltereinsatz/Patrone ist vorgeschrieben, vom Fabrikat aber freigestellt (siehe auch Teil IV, Art. 1).
- Zur Berechnung des Hubraums wird die Kreiszahl π mit 3,1416 eingesetzt.
- Kunststoffverkleidungen, die direkt am Motor verschraubt sind, ausschließlich optischen Charakter haben, z.B. Zylinderkopfabdeckung, und keinerlei Auswirkung auf die Motorleistung und andere Funktionen haben, z.B. Luftführungen, können entfernt werden.

Kühlung

Der Einbau eines Ölkühlers für die Hinterachse und/oder für das Getriebe wird erlaubt. Der Differenzialdeckel darf mit Kühlrippen versehen sein. Die Verbesserung der Kühlung für die Servolenkung durch Veränderung der Kühlschlaufe bzw. Verlegung in den Luftstrom wird erlaubt.

Das Thermostat für das Motorkühlsystem ist freigestellt.

2.2.1 Abgasanlage

Ab Ende des serienmäßigen Auslasskrümmers dürfen bei Fahrzeugen mit Otto- und AT Motoren nicht serienmäßige Abgasanlagen eingebaut werden. Ende Auspuffkrümmer ist die Verbindungsstelle, wo zwei bzw. mehrere Einzelrohre in ein Einzelrohr zusammengeführt werden.

(Siehe Zeichnung)

Beispiel Abgaskrümmer



Ab Pfeilende
freigestellt



Katalysator

Ein Katalysator bzw. ein Rußpartikel-Filter gemäß Art.15 der DMSB Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch) ist für Fahrzeuge mit Otto- und AT-Motoren vorgeschrieben. Die Verlegung des/r Katalysators/en (Rußpartikel-Filter/s) aus dem Krümmer oder dem Auspuffrohr ist gestattet. Der entstehende Zwischenraum im Auspuffkrümmer muss durch ein Verbindungsrohr mit dem gleichen Innendurchmesser wie das Originalrohr geschlossen werden. Lambdasondenkabel können verlängert werden.

2.3 Kraftübertragung

Die Motorlager und Getriebelager/Seriengummilager können durch Gummis/Kunststoff anderer Shore-Härte ersetzt werden, jedoch müssen die Originalform und Abmessungen beibehalten werden.

Es ist grundsätzlich die komplette serienmäßige Kupplung zu verwenden. Der Artikel 2.1 ist zu beachten.

Es dürfen nur serienmäßige Differenzialsperren verbaut werden (gültig für V1 – V6).

In den Klassen VT 1 – VT 3 darf eine beliebige Differenzialsperre verwendet werden.

2.4 Bremsen

Bremsscheiben aus Kohlefaser-Verbundstoff, Keramik oder mit Keramik-Beschichtung sind nicht zugelassen und müssen durch Bremsscheiben aus Stahl ersetzt werden. Bremsscheiben aus Stahl bestehen aus einem Reibring und einer Nabe oder einem Topf zur Aufnahme auf der Radnabe und sind in der Regel einteilig. Im Fall von mehrteiligen Bremsscheiben (Reibring auf Topf aufgeschraubt)

gilt auch diese Kombination als Einheit und darf ebenfalls ersetzt werden. Die Anzahl der Befestigungen zwischen Reibring und Bremsscheiben-Topf ist freigestellt.

Die Bremsbeläge sind freigestellt. Ein serienmäßig vorhandenes ABS, ASR und ESP dürfen abgeschaltet werden. Die Befestigung der Bremssättel ist freigestellt, Schrauben können z.B. durch Stehbolzen oder umgekehrt Stehbolzen durch Schrauben ersetzt werden. Luftleitbleche dürfen in ihrer Form verändert oder ausgebaut werden. Zur Bremsenkühlung ist pro Rad eine flexible Leitung, die die Luft zu den Bremsen leitet, erlaubt. Diese Luftführungen dürfen von oben gesehen nicht den Umriss des Fahrzeuges überragen.

Für die Klassen VT 1 – VT 3 dürfen die vorderen Bremsscheiben und Bremssättel durch andere ersetzt werden (Kohlefaser- oder Keramik-Bremsscheiben sind nicht gestattet); Voraussetzung: die Änderung der Bremsanlage muss bei der VLN-Technikkommission angezeigt und schriftlich bestätigt werden. Die Verwendung dieser nicht serienmäßigen Bremsanlage ist nur dann erlaubt, wenn sie vom Fahrzeugbesitzer beantragt und vom Technik Ausschuß der VLN genehmigt wurde.

Für den BMW M3E E46 ist die Verwendung der Sportbremse (Teilenummer 34000429573) freigestellt.

Nicht innen belüftete Bremsscheiben dürfen durch innenbelüftete Bremsscheiben und die dazugehörigen Bremssättel der eingesetzten Fahrzeugmodellreihe (z.B. Opel Astra H) ersetzt werden. Kohlefaser- oder Keramikbremsscheiben müssen durch Stahlbremsscheiben mit den gleichen Abmessungen ersetzt werden. Unter "gleichen Abmessungen" ist der Außendurchmesser des Reibringes zu verstehen.

Die serienmäßigen Bremsschläuche dürfen durch stahlummantelte Bremsschläuche ersetzt werden. Schnellverschlüsse sind verboten.

Die serienmäßig vorhandene Feststellbremse muss beibehalten werden und funktionstüchtig sein.

Die für die Klassen VT1 – VT3 für das Jahr 2014 genehmigten Änderungen der Bremsanlage behalten auch ihre Gültigkeit für das Jahr 2016.

2.5 Lenkung

Die Drehzahl des Antriebes der Servopumpe der Lenkung darf geändert werden, z.B. durch eine größere Riemenscheibe.

2.6 Radaufhängung

Fahrwerk

Die elastischen Teile der Fahrwerkslager dürfen auch durch andere elastische Teile ersetzt werden, wobei die originalen Abmessungen und die Form beibehalten werden muss. Außermittige Büchsen sind nicht zulässig. Diese ausgetauschten Teile dürfen z.B. aus Kunststoff aber nicht aus Metall bestehen.

Die Stoßdämpfer sind freigestellt, jedoch müssen die serienmäßige Anzahl und die serienmäßige Befestigung beibehalten werden. Das Versetzen der Stoßdämpfermittelachse/ Stoßdämpferaufnahme im Federbeinlager nach vorne, nach hinten oder zur Seite ist nicht erlaubt.

Stabilisatoren können durch andere Stabilisatoren und Pendelstützen ersetzt werden wobei deren Befestigungs- und Anlenkpunkte beibehalten werden müssen. Dagegen sind verstellbare Stabilisatoren verboten, außer wenn es der Serie entspricht.

Erläuterung
Stabilisator



Entspricht nicht dem Reglement



Die Federn sind freigestellt, jedoch muss der Typ beibehalten werden. Anzahl der Federn, wenn diese in Reihe hintereinander angeordnet sind, ist freigestellt.

An Federbein-Radaufhängungen sind die oberen Stützlager von Feder-/Dämpferbein Einheiten (Prinzip McPherson) unter der Voraussetzung freigestellt, dass die serienmäßigen karosserieeitigen Befestigungspunkte beibehalten werden und nur der Sturz eingestellt werden kann. D.h. eine Verstellmöglichkeit darf, von oben auf das Fahrzeug gesehen, nur quer im Winkel von 90 Grad zur Fahrzeuglängsachse gegeben sein. Der Sturz kann durch Anbringen von Unterlegscheiben (jeweils max. 4 mm Gesamtdicke an der unteren Federbeinbefestigung verändert werden. Es dürfen zu diesem Zweck längere Befestigungsschrauben gleicher Güte verwendet werden.

Änderungen an der Karosserie sind nicht erlaubt, jedoch dürfen zur Befestigung des oberen Stützlagers die original Befestigungsschrauben oder Schraubenbohrungen mit einem maximalen Durchmesser von je 8,5 mm am Stoßdämpferdom vorhanden sein. Nur serienmäßige Langlöcher sind gestattet.

Federaufnahmen/Federteller sind freigestellt. Bei anderen Radaufhängungen (keine Achse nach dem Prinzip McPherson) kann durch folgende Maßnahmen der Sturz einstellbar gemacht werden:

- durch Verschieben des Kugelbolzens am oberen Querlenker in 90 Grad zur Fahrzeuglängsachse,
- durch Einbau eines asymmetrischen Kugelkopfgelenks,
- durch Einbau eines Achsschenkels mit verändertem Sturz.

Bei anderen Radaufhängungen müssen die serienmäßigen Federaufnahmen sowohl karosserie- als auch achsseitig beibehalten werden. Die Sturzverstellung bei anderen Radaufhängungen kann durch Exzenter oder entsprechender Kugelköpfe verändert werden. Die Spurweite ist freigestellt. Nichtserienmäßige Distanzscheiben sind zugelassen. Der Original-Radstand darf nicht verändert werden.

Bodenfreiheit

Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn die Reifen auf einer Seite des Fahrzeuges ohne Luftüberdruck sind. Dieser Test muss auf einer ebenen Fläche (Fahrzeug rennfertig und Fahrer an Bord) durchgeführt werden.

An Vorder- und Hinterachse dürfen Querstreben zwischen gleichen Achsanlenkpunkten rechts und links, oben und unten montiert werden, jedoch müssen sie abnehmbar und an den Befestigungspunkten der Radaufhängungen angeschraubt sein, wobei oben zusätzlich je zwei Löcher in die Karosserie gebohrt werden dürfen.

Höhenverstellbare Gewindefahrwerke sind erlaubt.

Die Querlenker (Teile Nr. 31122227249/250) dürfen beim BMW E36 verwendet werden.

2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

Die Räder und die Reifen sind freigestellt. Der serienmäßige Felgendurchmesser darf um + / - 1 Zoll vom angegebenen Wert in der Gruppe G Fahrzeugliste des DMSB abweichen.

Sofern in der Gruppe G Fahrzeugliste des DMSB für ein bestimmtes Modell größere Maulweiten als in der nachfolgenden Tabelle in Verbindung mit einem definierten Durchmesser aufgeführt werden, sind diese ebenfalls zulässig.

Vor Einsatzes eines Rades in der Kombination: größere Maulweite und Durchmesser als in der u.a. Tabelle angegeben, ist diese schriftlich vom Technikausschuss und vom DMSB bestätigen zu lassen. (Beispiel: Porsche TSN AFE = 8,5"x19 VA und 11"x19 HA gemäß G-Liste, dann muss diese Kombination verwendet werden).

Abhängig vom Hubraum gelten folgende maximal zulässigen Maulweiten der Felgen:

V1 bis 1.620 cm³ 7,5"

V2 über 1.620cm³ bis 1.800 cm³ 8,5"

V3 über 1.800 cm³ bis 2.000 cm³ 9,0"

V4 über 2.000 cm³ bis 2.500 cm³ 9,5"

V5 über 2.500 cm³ bis 3.000 cm³ 9,5"

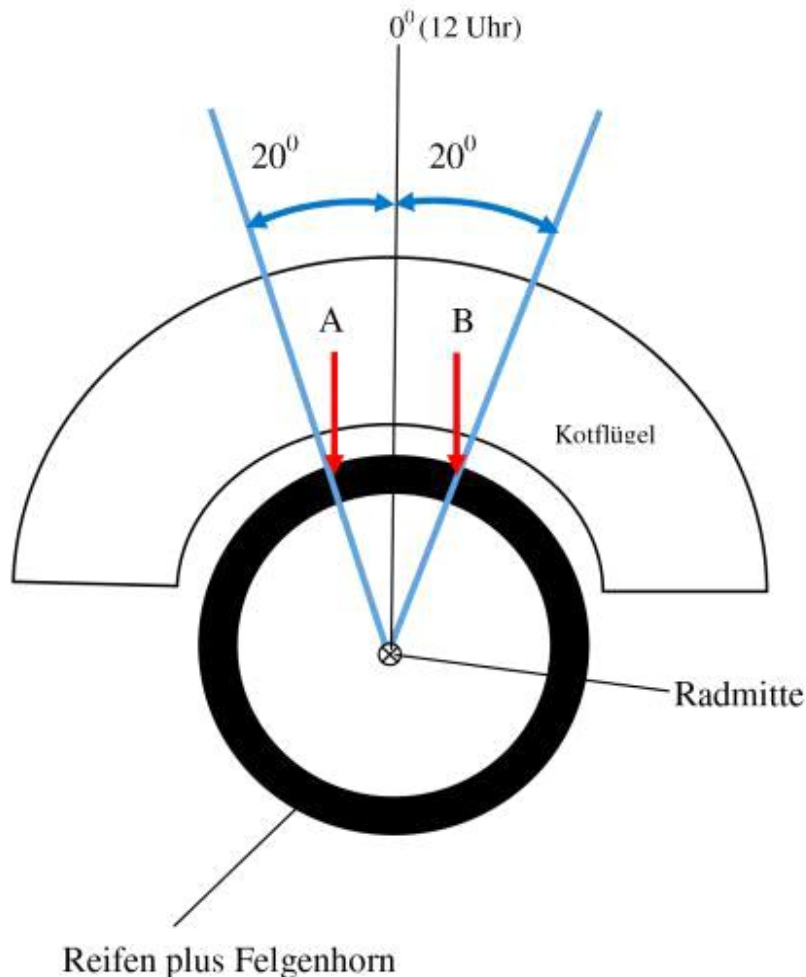
V6 über 3.000 cm³ bis 3.500 cm³ 10,0"

VT1/VT2/VT3 Turbofahrzeuge max. 10,0“

Für die in der obenstehenden Tabelle aufgeführten Maulweiten gilt eine Fertigungstoleranz von + 4 mm.

Die verwendete Rad/Reifenkombination (Reifen plus Felgenhorn, nicht Radschüssel) muss im Bereich von 20° vor und nach der 12 Uhr-Position (Bereich zwischen A und B) vom Kotflügel in der senkrechten Betrachtung von oben komplett abgedeckt sein (siehe Zeichnung). Die Messung von oben kann mit einem Lot oder einem anderen geeigneten Messmittel erfolgen. Im Zweifelsfall wird der Reifendruck an den Rädern der zu messenden Achse auf 2,0 bar +/- 0,2 bar festgelegt und die Messung wiederholt.

Radabdeckung



Das Reserverad ist freigestellt.

Befestigung der Räder: Eine ursprüngliche Schraubenbefestigung darf durch eine Stehbolzenbefestigung ausgetauscht werden, jedoch müssen die originalen Befestigungspunkte und der Lochkreisdurchmesser beibehalten werden.

Die Stehbolzen dürfen nicht über die Radschüssel hinausragen.

2.8 Karosserie und Abmessungen

a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)

Es ist erlaubt, die Kotflügelränder aus Stahlblech umzubördeln oder die Kunststoffränder der Kotflügel zu kürzen, wenn sie im Inneren der Radaussparung überstehen, jedoch darf dadurch keine **Kotflügelverbreiterung** erzielt werden.

Das Schiebedach darf demontiert werden. Die Öffnung ist durch Einschweißen eines Bleches mit gleicher Dicke und gleichem Material zu verschließen.

Außenliegende Zierleisten dürfen entfernt werden. Andere Zierteile dürfen im Bereich der Startnummernfelder entfernt werden.

Der Motorunterschutzbereich darf entfernt werden.

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas sein.

Korrosionsschutzmittel im Karosseriebereich dürfen entfernt werden.

Demontierbare Innenkotflügel aus Kunststoff dürfen entfernt werden.

Stoßdämpferaufnahmen der Karosserie dürfen durch ein Blech welches der Kontur und Form folgt verstärkt werden.

In nichttragende Karosserieteile z.B. Trennwand / Gepäckraum dürfen für den Einbau von Sicherheitseinrichtungen z.B. bei zertifizierten Käfigen Rohrdurchbrüche vorgesehen werden.

Bei Hardtop-Varianten muss das Dach verschraubt bzw. verschweißt werden. Die Öffnungsvorrichtungen und die serienmäßigen Überrollbügel müssen entfernt werden.

Im Kofferraum dürfen der Teppichboden und das Dämmmaterial entfernt werden. Die Verkleidungen im Kofferraum sind freigestellt. An der Motorhaube muss das Dämmmaterial entfernt werden.

Die zwei **vorgeschriebenen** Außenspiegel müssen der Serie entsprechen.

Jedes Fahrzeug muss vorne und hinten mit jeweils einer Abschleppöse ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60mm bewegt werden können. Die Abschleppösen müssen fest mit den tragenden Teilen von Karosserie oder Chassis verbunden sein. Die Abschleppösen müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante nicht über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt. oder mit dieser abschließt. Auch sind z.B. klappbare Lösungen oder Gurte möglich. Darüber hinaus müssen die Abschleppösen stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt. Jede Abschleppöse muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

b) Fahrgastraum/Cockpit

Der Beifahrersitz muss entfernt werden.

Ein FIA homologierter Rennsitz mit Befestigung gemäß Anhang J, Art.253.1 6 ist vorgeschrieben.

Lenkrad- und Lenkradbefestigung ist freigestellt, jedoch muss das Lenkrad einen geschlossenen Lenkradkranz haben. Der Airbag ist freigestellt.

Schalthebelknäuf ist freigestellt sowie evtl. Schaltpaddles am Lenkrad sind freigestellt. Das Lenkradzündschloss ist freigestellt.

Die komplette Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden.

Die Seriengurte, die Hutablage, der Teppichboden und das Dämmmaterial am Fahrzeugboden dürfen entfernt werden.

Die serienmäßig verbaute Mittelkonsole darf entfernt werden. Der serienmäßige Handschuhkastendeckel muss vorhanden sein.

Die Dachverkleidung (Fahrzeughimmel) ist freigestellt.

Die Tür- und hinteren Seitenverkleidungen können der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen festen und nicht brennbaren Material mit einer Mindestdicke von 3 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Die serienmäßige Klimaanlage darf ausgebaut werden. Die serienmäßigen Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Dachairbags dürfen ausgebaut werden. Das Armaturenbrett (Instrumententräger) muss der Serie entsprechen, die Instrumentierung ist freigestellt. Anpassungen für den Käfigeinbau sind erlaubt. Verkleidungsteile, die unterhalb des Armaturenbrettes liegen, dürfen entfernt werden. (Siehe auch Gruppe F Art. 21)

c) Zusätzliches Zubehör

Alles Zubehör ist erlaubt, das weder direkt noch indirekt einen Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Bremsen - ausgenommen ABS + ASR Schalter -oder Straßenlage hat.

2.9 Aerodynamische Hilfsmittel

entfällt

2.10 Elektrische Ausrüstung

Der Original- Kabelbaum darf nicht verändert werden, ausgenommen die Änderungen im Zusammenhang mit erlaubten Freigaben z.B. für den Ausbau der Airbags, Einbau von Datalogger, Verlegung des Katalysators mit der Lambdasonde, Batterie, Lenkzündschloss, Radio, Navi, Klima. Der Kabelbaum darf durch einen Ersatzteilkabelbaum ersetzt werden, alle Sensoren müssen aber dem Serienkabelbaum entsprechen.

Eine Nassbatterie darf gegen eine Trockenbatterie getauscht werden, muss aber im gleichen Bauraum verbleiben. Der Einbau der Batterie im strukturellen Innenraum ist verboten.

Lithium-Ionen-Batterien: Ab 01.07.2017 sind nur Lithium-Batterien erlaubt, welche in der DMSB-Zulassungsliste aufgeführt sind.

Nebelscheinwerfer dürfen entfernt werden. Die Öffnungen können zum Lufteinlass der Bremsenkühlung benutzt werden oder müssen aber durch Kappen verschlossen werden.

Eine Nebelschlussleuchte ist vorgeschrieben. Das serienmäßig verbaute Radio-/ Navigationsgerät darf entfernt werden. Zusatzinstrumente, die nicht zu einer Leistungssteigerung führen, sind erlaubt.

2.11 Kraftstoffkreislauf / Kraftstoff, Catchtank, Kraftstoffpumpe

Die Verlegung von Kraftstoffleitungen ist freigestellt; jedoch muss der Anhang J, Art.253 ISG beachtet werden.

Es ist erlaubt, einen Catch-Tank mit maximal 1 Liter Inhalt und eine weitere Kraftstoffpumpe außerhalb des serienmäßigen Kraftstoffbehälters anzubringen, falls es nicht möglich ist, diese beiden Aggregate in den serienmäßigen Kraftstoffbehälter zu integrieren. Dabei ist zu beachten, dass diese weitere Kraftstoffpumpe im Kraftstoffkreislauf direkt hinter dem Catch-Tank angeordnet wird. Catch-Tank und Kraftstoffpumpe müssen außerhalb des Fahrgastraums montiert und feuerfest und flüssigkeitsdicht von diesem abgetrennt sein. Die

im Werkstatthandbuch angegebene Anzahl der Kraftstoffpumpen darf demnach um eine erhöht werden.

Um die max. an Bord zugelassene Kraftstoffmenge zu erreichen, ist eine Kombination der Kraftstoffbehälter erlaubt.

Folgende Kraftstoffbehälter sind zugelassen:

- Serienkraftstoffbehälter (außer Dieselfahrzeuge)
- FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitstank (als Ersatz für den Serientank oder als Zusatztank) Catchtank mit max. 1 l

Am serienmäßigen Kraftstoffbehälter kann eine zusätzliche Tankentlüftungsleitung mit maximalem Durchmesser DASH-12 angebracht werden. Diese muss hinsichtlich des Materials die gleichen Spezifikationen wie Kraftstoffleitungen erfüllen und aus dem Fahrzeug bis zum Heck an eine geeignete Stelle geführt werden. In diese Leitung muss möglichst nahe am Tank ein senkrecht montiertes, kombiniertes Entlüftungs- und Überschlagsventil verbaut sein, z.B. Artikel 6611-6 von ISA-Racing oder ähnlich.

Das Gesamtvolumen aller vorhandenen Kraftstoffbehälter darf das definierte Gesamtkraftstoffvolumen nicht überschreiten. Der serienmäßige Kraftstoffbehälter darf nicht modifiziert werden (Ausnahme: zusätzliche Entlüftung) und muss über den serienmäßigen Einfüllstutzen betankt werden. Ausnahme: das Einbringen von Volumenbällen, um das Kraftstoffvolumen zu reduzieren. Der Serientank darf durch einen Sicherheitstank ersetzt werden, dann ist der Serienkraftstoffbehälter auszubauen.

Der zusätzliche Einfüllstutzen für FT 3- und/oder Zusatztank darf sich in der hinteren Seitenscheibe, in der Seitenwand oder der C-Säule befinden. Das Material der Scheibe muss dann aus Metallblech mit einer Dicke von mind. 2 mm oder aus Polycarbonat mit einer Dicke von mind. 3 mm sein.

Der/Die Einfüllstutzen/Einfüllrohre sind Bestandteil des/der Tanks und zählen deshalb im Gesamtvolumen mit. Falls das Fassungsvermögen des Serientanks das max. Volumen überschreitet, ist es durch Einbringen von Volumenbällen zu reduzieren. Die im serienmäßigen Tankeinfüllstutzen befindliche Klappe (Bleifrei-Sicherheitsklappe) ist freigestellt. Für den Serientank ist das Einfüllrohr mit dem serienmäßigen Einklappen System oder einem FIA-homologierten Rückschlagventil gegen Auslaufen von Kraftstoff zu sichern. Die Verwendung des FIA-homologierten Rückschlagventils wird für jede Art von Tank dringend empfohlen, auch wenn sie nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Wird einem Fahrzeug aus Gründen der Chancengleichheit ein zusätzliches Kraftstoffvolumen zugeteilt, so muss ein FT 3 Sicherheitstank verwendet werden. Der Tank ist im Kofferraum einzubauen. Er muss durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus CFG, GFK oder Metall abgeschottet werden. Das Fassungsvermögen muss dem zugeteilten Gesamtvolumen mit einer Toleranz von einem Prozent angepasst werden. Die Verbindung zum Haupttank muss durch eine D6 Leitung erfolgen.

Jeder Sicherheitstank ist unter Beachtung der DMSB Sicherheitsvorschriften für Kraftstoffbehälter (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil „Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ Technik Sicherheit Art. 7, sowie Art. 26.1 Gruppe H Reglement) einzubauen und zu befestigen wie Gruppe 24h Spezial. Das Fahrzeug ist nach dem Einbau den technischen Kommissaren zur Begutachtung vorzuführen.

Die Verwendung eines Catch-Tanks ist erlaubt.

Der Einbau einer zusätzlichen Kraftstoffpumpe ist erlaubt. Für die zweite Kraftstoffpumpe darf die Spannungsversorgung über einen separaten Schalter erfolgen, und muss nicht von der werksseitig eingebauten Kraftstoffpumpe erfolgen. Die Be- und Entlüftung des serienmäßigen Kraftstoffbehälters muss der Serie entsprechen. Eine Erhöhung des Kraftstoff-Druckes ist nicht erlaubt.

Zulässiges Gesamtkraftstoffvolumen

Klassen V1 – V3 =max. 65 l

V4 – V6 =max. 70 l

VT 1 – VT3 = max. 80 l

2.12 Schmierungssystem

In der serienmäßigen Ölwanne dürfen Ölleitbleche angebracht werden. Ölkühler sind freigestellt, jedoch dürfen sie nicht außerhalb der Karosserie angebracht sein. Die Kurbelgehäusebelüftung inklusive Ölsammelbehälter /-abscheider darf geändert werden, muss aber ein geschlossenes System bilden.

Die Verwendung der Ölwanne einschließlich der Ölpumpe und Deckel vom M3 3,2 Liter wird für den M3 3,0 Liter BMW E36 erlaubt.

2.13 Datenübertragung

Die VLN schreibt für die Klassen V4 – V6 sowie die Klassen VT1 – VT3 den Einbau eines Dataloggers, Typ AIM evo(X), zur Datenaufzeichnung vor.

Jeder Teilnehmer ist für den ordnungsgemäßen Einbau des Loggers selbst verantwortlich. Die erfassten Daten werden zur Prüfung der Fahrzeuge herangezogen.

Wir weisen alle Teilnehmer nochmals auf die vorgeschriebene Anschlussvorrichtung für den Datalogger hin, siehe auch Teil III, Pkt. 13.1 dieser Ausschreibung. Die Anschlussvorrichtung ist beschrieben in der 24h-Ausschreibung unter Anlage 7 für CAN-Bus oder RS 232 Schnittstelle, sowie älteren Fahrzeugen ohne diese Anschlussmöglichkeiten.

Die Technischen Kommissare können zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung einen USB-Stick zum Anschluss an das Datalogger-System ausgeben. Die erfassten Daten im Datalogger-System und im USB-Stick werden zur Prüfung der Fahrzeuge herangezogen. Diese USB-Sticks sind nach Rennende unmittelbar nach Öffnen des Parc Fermé in der Technischen Abnahme abzugeben. Die erfassten Daten sind lediglich dem Technischen Kommissar und dem Verantwortlichen der VLN zugänglich und werden unter keinen Umständen an Dritte weitergegeben. Die USB-Sticks sind Eigentum der VLN. Bei Verlust, Nichtabgabe oder Beschädigung dieser USB-Sticks müssen diese im vollen Umfang erstattet werden.

2.14 Sonstiges

Besondere Bestimmungen zum Erlangen der Chancengleichheit

Um eine Chancengleichheit zu gewähren, können Gewichtsreduzierungen bzw. Gewichtsaufschläge und Zusatztankvolumen bzw. Tankvolumenreduzierungen durch den VLN-Technikausschuss vorgenommen werden.

Der VLN Technikausschuss behält sich vor, aufgrund von Ergebnissen und Auswertungen einzelner Fahrzeuge diese mit Platzierungsgewichten zu versehen.

- 1. Platz 30 kg, 2. Platz 20 kg und 3. Platz 10 kg. Ballastgewichte müssen verplombbar sein. In diesem Fall werden alle Fahrzeuge mit der gleichen TSN beaufschlagt. Sollte sich das Fahrzeugmodell bei 3 nachfolgenden Rennen nicht unter den ersten 3 Platzierten der Klasse befinden, wird das Platzierungsgewicht wieder entfernt

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen und Cup Reglements

- Anlage 1: Technisches Reglement Carrera Cups 2006 bis 2016 + Sonderbestimmungen Cup 2 Fahrzeuge
- Anlage 2: Technisches Reglement Opel Astra OPC Cup
- Anlage 3: Technisches Reglement TMG GT 86 Cup
- Anlage 4: Technisches Reglement BMW M235i Racing Cup
- Anlage 5: Technisches Reglement Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing
- Anlage 6: Technisches Reglement TCR Int. Series mit Änderungen 2017
- Anlage 7: Einbauanleitung Zeitnahme Transponder
- Anlage 8: Einbauanleitung GPS-System
- Anlage 9: Radabdeckung Zeichnung
- Anlage 10: Stabilisator Zeichnung
- Anlage 11: Abgaskrümmer Zeichnung
- Anlage 12: DMSB list of vehicle category

Die o.a. Technischen Reglements sowie die Einbauanleitungen sind auf der VLN Homepage unter www.vln.de verfügbar.

Die Ausschreibung zum 45. ADAC Zürich 24 h Rennen ist unter www.24h-rennen.de/teilnehmer/ verfügbar